Ship-source Oil Pollution Fund

Annual Report 1999-2000

Canada

Photo courtesy of Nunavut Tourism

Published by the Administrator
Ship-source Oil Pollution Fund
90 Elgin Street, 8th Floor
Ottawa, Canada K1A 0N5
Tel.: (613) 990-5807 (Administrator)
(613) 991-1726 (General)
Fax: (613) 990-5423
E-mail: sopf@istar.ca

101-00858/

Ship-source Oil Pollution Fund

Annual Report 1999-2000

SHIP-SOURCE OIL POLLUTION FUND

CANADA

CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

The Honourable David Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Mr. Collenette:

It is an honour to submit the Annual Report on the operations of the Ship-source Oil Pollution Fund (SOPF) for the fiscal year beginning on April 1, 1999, and ending on March 31, 2000, in accordance with subsection 722(1) of the Canada Shipping Act.

Yours sincerely,

Kenneth A. MacInnis, Q.C.
Administrator
Ship-source Oil Pollution Fund

Abbreviations of Proper Names used in this Report

ALERT	Atlantic Emergency Response Team
CCG	Canadian Coast Guard
CLC	Civil Liability Convention
CMAC	Canadian Marine Advisory Council
CSA	*Canada Shipping Act*
CWS	Canadian Wildlife Service
DFO	Department of Fisheries and Oceans
EC	European Commission
ECRC	Eastern Canada Response Corporation
EPA	Environmental Protection Agency
EU	European Union
FPSO	Floating production, storage and offloading units
FSU	Floating storage units
IMO	International Maritime Organization
IOPC	International Oil Pollution Compensation
ITOPF	International Tanker Owners Pollution Federation Limited
LOU	Letter of Undertaking
MEPC	Marine Environment Protection Committee
MPCF	Maritime Pollution Claims Fund
NOAA	National Oceanic and Atmospheric Administration
NRDA	Natural Resource Damage Assessment
OBO	Ore/bulk/oil
OPA	*Oil Pollution Act*
OPA 90	*Oil Pollution Act 1990* (US)
OSRL	Oil Spill Response Ltd.
P&I Club	Protection and Indemnity (Marine Insurance) Association
PTMS	Point Tupper Marine Services Limited
REET	Regional Environmental Emergency Team
RO	Response Organization
SDR	Special Drawing Rights*
SIMEC	Société d'Intervention Maritime
SOPF	Ship-source Oil Pollution Fund
TCMS	Transport Canada Marine Safety
TSB	Transportation Safety Board
UK	United Kingdom
US	United States
USCG	United States Coast Guard
VPC	Vancouver Port Corporation
WCMRC	Western Canada Marine Response Corporation

* *The value of the SDR at April 1, 2000, was approximately $1.957. This actual value is reflected in Figure 1 in Appendix D. Elsewhere in the report, for convenience, calculations are based on the SDR having a nominal value of $2.*

Table of Contents

1. Responsibilities and Duties of the Administrator 1

2. The Canadian Compensation Regime 1
SOPF: A Fund of Last Resort 2
SOPF: A Fund of First Resort 3

3. Canadian Oil Spill Incidents 5
3.1 Irving Whale (1970) 5
3.2 Liberty Bell Venture (1987) 6
3.3 South Angela (1988) 6
3.4 New Zealand Caribbean (1989) 7
3.5 Eastern Shell (1991) 7
3.6 Princess No. 1 (1994) 8
3.7 Haltren No. 1 (1995) 9
3.8 Mystery Oil Spill – Little Harbour, Nova Scotia (1996) 10
3.9 Northwind (1996) 10
3.10 Motor Yacht 42E 6903 (1996) 11
3.11 Haralambos (1996) 11
3.12 Mystery Oil Spill – Placentia Bay, Newfoundland (1997) 12
3.13 Nita 1 (1997) 12
3.14 Mystery Oil Spill – Come By Chance, Newfoundland (1997) 13
3.15 Le Barachois (1997) 13
3.16 Jade Star (1997) 14
3.17 Ossian (1997) 14
3.18 Rhea (1997) 14
3.19 Rani Padmini (1997) 15
3.20 Mystery Oil Spill – Cape Ray, Newfoundland (1997) 15
3.21 Mystery Oil Spill – Placentia Bay, Newfoundland (1997) 16
3.22 Koyo Maru #16 (1997) 16
3.23 Flare (1998) 16
3.24 Saraband (1998) 17
3.25 Enerchem Refiner (1998) 17
3.26 Mystery Oil Spill – Vancouver Harbour, British Columbia (1998) 18
3.27 Mystery Oil Spill – St. Bride's, Newfoundland (1998) 18
3.28 Agawa Canyon (1998) 18
3.29 Filomena Lembo (1998) 18
3.30 Mystery Oil Spill – Fighting Island, Ontario (1998) 19
3.31 Mystery Oil Spill – Little Lawn Beach, Newfoundland (1998) 20
3.32 Joanne (1998) 20
3.33 Mystery Oil Spill – L'Île des Barques, Quebec (1998) 20
3.34 Mystery Oil Spill – Sydport, Nova Scotia (1998) 21
3.35 Masson Ferry, Quebec (1998) 21
3.36 Miss Babs (1998) 21
3.37 Moruy (1998) 22
3.38 Mystery Oil Spill – Montreal Harbour, Quebec (1998) 22
3.39 Canmar Valour (1998) 23
3.40 Canmar Valour (1998) 23
3.41 Mystery Oil Spill – Cape Shore, Newfoundland (1998) 24
3.42 Mystery Oil Spill – Montreal Harbour, Quebec (1998) 24
3.43 Elton Hoyt 2nd (1998) 24
3.44 Walpole Islander (1999) 24
3.45 Mystery Oil Spill – Cape Breton, Nova Scotia (1999) 25
3.46 Catalina Venture (1999) 25
3.47 Solon of Athens (1999) 25
3.48 Gordon C. Leitch (1999) 25
3.49 Algontario (1999) 26
3.50 Paterson (1999) 26

3.51 Sam Won Ho (1999) 26
3.52 Orient Tiger (1999) 26
3.53 Sunny Blossom (1999) 27
3.54 Mystery Oil Spill – Paspébiac, Quebec (1999) 27
3.55 Ariel (1999) 27
3.56 Sunny Blossom (1999) 27
3.57 H. O. No. 2 (1999) 28
3.58 Mystery Oil Spill – Patrick's Cove, Newfoundland (1999) 28
3.59 Mystery Oil Spill – Cumberland, Ontario (1999) 28
3.60 Mersey Viking (1999) 28
3.61 Mystery Oil Spill – Ungava Bay, Nunavut (1999) 29
3.62 Holland Marina (1999) 29
3.63 Reid Point Marina (1999) 29
3.64 Radium Yellowknife (1999) 29
3.65 Alcor (1999) 30
3.66 Kaye E. Barker (1999) 30
3.67 Tachek (2000) 30
3.68 Leonis (2000) 31
3.69 Miles Sea (2000) 31
3.70 Bovec (2000) 31

4. Issues and Challenges 33
Arctic Response Strategy 33
Port Reception Facilities for Oily Waste 34
Illegal Discharge of Oily Waste at Sea 34
Oil Spill Response Regime Changes 36
Limitation of Shipowners' Liability 36
European Measures Post-Erika – IOPC Regime Changes – Impact on SOPF 37
Winding up the 1971 IOPC Fund 40

5. Outreach Initiatives 41
General 41
Oil Spill Response Ltd. 41
Canuslant 1999 42
Response Organizations and CCG Equipment Facilities 42
Oil Spill Seminar 43
Freshwater Spills Symposium 43
On-Scene Commander Course 44
Natural Resource Damage Assessment Seminar 44

6. SOPF's Liabilities to the International Funds 45
1969 CLC and 1971 IOPC 45
1992 CLC and 1992 IOPC 46

7. Financial Summary 47

Appendix A — The International Compensation Regime

Appendix B — The 1971 IOPC Fund

Appendix C — The 1992 IOPC Fund

Appendix D — Changes Introduced by the 1992 Protocols

Appendix E — Contracting States 1992

Appendix F — Contracting States 1969/1971

Executive Summary

This annual report of the Ship-source Oil Pollution Fund (SOPF) covers the fiscal year ending March 31, 2000.

Financial status

The year-end financial status of the SOPF is reported, including the cost of claim settlements in Canada and the amount of payments by the SOPF to the international Funds. Canadian claims were settled for the approximate amount of $573,000.00. As at March 31, 2000, the balance in the Fund was $295,522,358.23.

Status of Canadian claims

The report describes the Canadian compensation regime, and includes the current status of active Canadian ship-source oil spill claims. During the year the Crown concluded some long-standing court actions and the Administrator resolved a number of older and more difficult claims. This work has resulted in a substantial reduction in carry-over cases.

Issues & challenges

The report highlights the Canadian Coast Guard's (CCG) "Arctic Response Strategy" intended for use by the CCG, the northern Territories, and other government agencies, when called upon to respond to a ship-source oil spill in the Canadian Arctic. There are logistical/transportation difficulties and issues of cost-effectiveness that must be overcome in this immense geographical area, and continuing strong support from all stakeholders is essential.

Arctic Response Strategy

National review

On March 31, 2000, the Minister of Fisheries and Oceans announced the implementation of changes to the response regime. It was stated that the Administrator will be invited to be a member of the new National Advisory Council to review national issues of preparedness and response, and to ensure Canada is prepared to respond to a major oil spill.

Increased liability

It is reported that, under changes effective May 29, 1999, the new limit of liability of an owner of a ship under 300 gross tons, other than an oil tanker, including privately owned pleasure craft, is increased substantially, to $500,000.00. Based on SOPF past experience, many ships under 300 gross tons operating in Canada might not hold adequate, or any, insurance coverage.

Fiscal challenges

Canada is a Contracting State in an international compensation regime, which mutualizes the risk of oil pollution from sea-going oil tankers. There are new potential fiscal challenges for the SOPF arising out of the international regime:

Higher maximum

- After May 29, 1999, the SOPF is required to pay contributions for international incidents to the higher maximum level provided under the 1992 IOPC Fund. This is already a reality. Compensation payments in the *Erika* incident (France, December 1999) will probably reach the 1992 IOPC Fund maximum limit. The SOPF's share might be $10.5 million approximately – for this one incident alone.

Further increases

- Adoption of a post-*Erika* initiative might increase the maximum limitation and compensation amounts in the 1992 international Conventions, by about 50 per cent.

Raising international regime liability

- On the call of France, very significant changes in the international oil pollution compensation regime are being considered by a working group of the 1992 IOPC Fund: French authorities have asked for changes, including assigning some liability to operators and oil companies, and raising the international regime liability ceiling to 1 billion euros (i.e. from approximately $270 million to $1.4 billion).

EC/EU activity

It is noted that the IOPC Fund and the international regime have been exposed to severe criticism in France, both in the media and elsewhere. Since the *Erika* incident, there has been a flurry of activity in the European Commission (EC) and the European Union (EU). The EC recently released a "*White Paper on Environmental Liability*." EU legislative initiatives on other aspects of environmental liability are promised for the end of the year 2000.

Canadian committee

A Canadian Government Interdepartmental Committee has been struck to review the issues that might affect Canada in any prospective changes to the international Conventions.

Outreach initiatives

The Administrator continued with SOPF outreach initiatives commenced last year, by:

- Attending an oil spill seminar in Vancouver organized by the response organization (RO) Burrard Clean;
- Meeting with personnel of the CCG and Transport Canada's Marine Safety Branch (TCMS) in Quebec and Nova Scotia;
- Participating, with representatives from government agencies and the marine industry, in an On-Scene Commander Course at the CCG College that included oil spill simulation exercises; and
- Participating in meetings in the US and in the UK with representatives from the International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), the International Group of P&I Clubs, the US National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), the US National Pollution Funds Center, the US Coast Guard (USCG) and the US Environmental Protection Agency (EPA).

Obligations to IOPC Funds

The SOPF might have significant future liabilities to the international Fund. Since 1989 the SOPF has paid the 1971 IOPC Fund approximately $20.5 million. Since May 29, 1999, Canada has been a Contracting State to the 1992 international Conventions. The maximum compensation available under the 1971 IOPC Fund (including the 1969 CLC) is approximately $120 million per incident, while the maximum compensation level under the 1992 international Conventions is approximately $270 million.

IOPC sessions

During the year the Administrator, as head of the Canadian delegation, attended and reported on the Executive Committee sessions and the Assembly sessions of the international Funds, held at the Headquarters of the International Maritime Organization (IMO) in London. Extracts from his reports on these proceedings are contained in the appendices.

"The SOPF came into force on April 24, 1989, by amendments to the CSA."

1. Responsibilities and Duties of the Administrator

The Administrator:

- holds office during good behaviour and, as an independent authority, must investigate and assess all claims filed against the Ship-source Oil Pollution Fund (SOPF), subject to appeal to the Federal Court of Canada;
- prepares an annual report on the operations of the SOPF, which is laid before Parliament by the Minister of Transport;
- has the powers of a Commissioner under Part 1 of the *Inquiries Act*;
- may take recourse action against third parties to recover the amount paid out of the SOPF to a claimant and may also take action to obtain security, either prior to or after receiving a claim;
- becomes a party by statute to any proceedings commenced by a claimant against the owner of a ship, its insurer, or the International Oil Pollution Compensation (IOPC) Funds, as the case may be;
- has the responsibility under the *Canada Shipping Act (CSA)* to direct payments out of the SOPF for all Canadian contributions to the IOPC Funds (such contributions are based on oil receipts in Canada reported by the Administrator to the Director of the IOPC Funds); and
- leads the Canadian delegation to meetings of the Executive Committee and the Assembly of the IOPC Funds.

2. The Canadian Compensation Regime

The SOPF came into force on April 24, 1989, by amendments to the *CSA*. The SOPF succeeded the Maritime Pollution Claims Fund (MPCF), which had existed since 1973. In 1989, the accumulated amount of $149,618,850.24 in the MPCF was transferred to the SOPF.

Special account

The SOPF is a special account established in the accounts of Canada upon which interest is presently credited monthly by the Minister of Finance.

A levy of 15 cents per tonne was imposed from February 15, 1972, until September 1, 1976, and during that period a total of $34,866,459.88 was collected and credited to the MPCF from 65 contributors. Payers into the MPCF included oil companies, power generating authorities, pulp and paper manufacturers, chemical plants and other heavy industries.

Levy

During the fiscal year commencing April 1, 2000, the Minister of Transport has the statutory power to impose a levy of 39.48 cents per metric tonne of "contributing oil" imported into or shipped from a place in Canada in bulk as cargo on a ship. The levy is indexed annually to the consumer price index.

No levy has been imposed since 1976.

The SOPF is liable to pay claims for oil pollution damage or anticipated damage at any place in Canada, or in Canadian waters including the exclusive economic zone of Canada, caused by the discharge of oil from a ship.

"The SOPF is intended to pay claims regarding oil spills from all classes of ships."

The SOPF is intended to pay claims regarding oil spills from all classes of ships. The SOPF is not limited to sea-going tankers or persistent oil, as is the 1992 IOPC Fund.

The SOPF is also intended to be available to provide additional compensation (a third layer) in the event that funds under the 1992 Civil Liability Convention (CLC) and the 1992 IOPC Fund Convention, with respect to spills in Canada from oil tankers, are insufficient to meet all established claims for compensation. (See Figure 1, Appendix D.)

Maximum liability

During the fiscal year commencing April 1, 2000, the maximum liability of the SOPF is $131,634,422.80 for all claims from one oil spill. This amount is indexed annually.

The classes of claims for which the SOPF may be liable include the following:

- claims for oil pollution damage;
- claims for costs and expenses of oil spill clean-up including the cost of preventive measures; and
- claims for oil pollution damage and clean-up costs where the identity of the ship that caused the discharge cannot be established (mystery spills).

A widely defined class of persons in the Canadian fishing industry may claim for loss of income caused by an oil spill from a ship.

Polluter should pay

The present statutory claims regime of Part XVI of the *CSA*, on the principle that the **polluter should pay**, has as its cornerstones:

- all costs and expenses must be reasonable;
- all clean-up measures taken must be reasonable measures; and
- all costs and expenses must have actually been incurred.

SOPF: A Fund of Last Resort

Shipowner liable

The *CSA* makes the shipowner strictly liable for oil pollution damage caused by his ship, and for costs and expenses incurred by the Minister of Fisheries and Oceans and any other person in Canada for clean-up and preventive measures.

As provided in the *CSA*, in the first instance, a claimant can take action against a shipowner. The Administrator of the SOPF is a party by statute to any litigation in the Canadian courts commenced by a claimant against the shipowner, its guarantor, or the 1992 IOPC Fund. In such event, the extent of the SOPF's liability as a last resort is stipulated in Section 709 *CSA*.

Power and authority

The Administrator also has the power and authority to participate in any settlement of such litigation, and may make payments out of the SOPF as may be required by the terms of the settlement.

A response organization (RO) as defined in the *CSA* has no direct claim against the SOPF, but it can assert a claim for unsatisfied costs and expenses after exhausting its right of recovery against the shipowner.

"The Administrator, as an independent authority, has a duty to investigate and assess claims filed against the SOPF."

SOPF: A Fund of First Resort

The SOPF can also be a fund of first resort for claimants, including the Crown.

As provided in the *CSA*, any person may file a claim with the Administrator of the SOPF respecting oil pollution loss or damage or costs and expenses, with one exception. An RO, established under the *CSA*, has no direct claim against the SOPF.

The Administrator, as an independent authority, has a duty to investigate and assess claims filed against the SOPF. For these purposes, he has powers to summon witnesses and obtain documents.

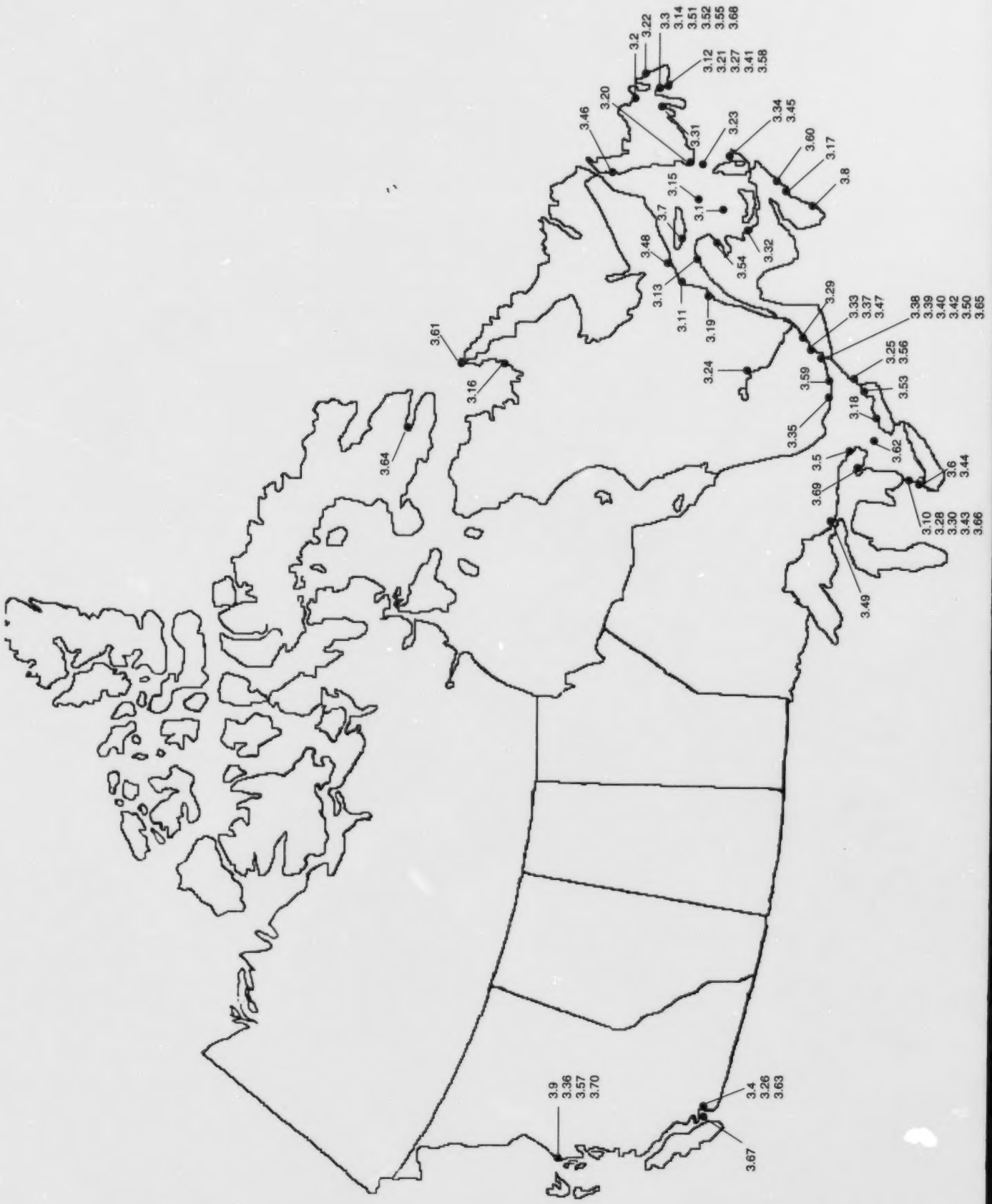
Appeal period

The Administrator may either make an offer of compensation or decline the claim. An unsatisfied claimant may appeal the Administrator's decision to the Federal Court of Canada within 60 days.

When the Administrator pays a claim, he is subrogated to the rights of the claimant and is obligated to take all reasonable measures to recover the amount of compensation paid to claimants from the shipowner or any other person liable. As a consequence, the Administrator is empowered to commence an action *in rem* against the ship (or against the proceeds of sale, if the ship has been sold) to obtain security to protect the SOPF in the event that no other security is provided. The Administrator is entitled to obtain security either prior to or after receiving a claim, but the action can only be continued after the Administrator has paid claims and has become subrogated to the rights of the claimant.

Reasonable measures

As indicated above, the Administrator has a duty to take reasonable measures to recover from the owner of the ship, the IOPC Fund, or any other person, the compensation paid to claimants from the SOPF. This includes the right to prove a claim against the Shipowners' Limitation Fund set up under the 1992 CLC.


3.2
3.22
3.3
3.14
3.51
3.52
3.55
3.68
3.12
3.21
3.27
3.41
3.58
3.20
3.46
3.31
3.23
3.34
3.45
3.60
3.17
3.8
3.15
3.1
3.7
3.48
3.54
3.32
3.13
3.11
3.19
3.29
3.33
3.37
3.47
3.38
3.39
3.40
3.42
3.50
3.65
3.61
3.24
3.16
3.59
3.25
3.56
3.53
3.18
3.35
3.64
3.62
3.5
3.6
3.44
3.69
3.10
3.28
3.30
3.43
3.66
3.49
3.9
3.36
3.57
3.70
3.4
3.26
3.63
3.67

3. Canadian Oil Spill Incidents

During any particular year the SOPF receives many reports of oil pollution incidents from a variety of sources, including individuals who wish to be advised if they are entitled, under the *CSA*, to be considered as potential claimants as a result of oil pollution damage they have suffered. Such reports and inquiries are investigated by the SOPF. Those that fell within its purview are noted herein. The Administrator is aware that many more oil pollution incidents are reported nationally. Many of those reported are very minor (sheens). Others involved greater quantities of oil but are not brought to the attention of the Administrator because they were satisfactorily dealt with at the local level, including acceptance of financial responsibility by the polluter.

Locations of incidents are indicated on map opposite.

3.1 *Irving Whale* (1970)

This protracted, involved and, above all, time consuming case was finally resolved this year with respect to the SOPF.

This Canadian oil barge sank in the Gulf of St. Lawrence, on September 7, 1970, while under tow carrying a cargo of 4,200 tonnes of Bunker C oil. The barge and the remaining oil cargo were raised on July 30, 1996, and the barge taken to Halifax, Nova Scotia. The annual reports every year since 1991-92 have described the progress of the claims and counter claims, surrounding this occurrence.

Motions for Summary Judgment were made to the Federal Court of Canada by the Irving defendants on October 22, 1998, the IOPC Fund on October 28, 1998, and the SOPF on October 29, 1998. The Crown filed replies to these Motions on November 20, 1998, and the matter was set for Hearing before Mr. Justice James K. Hugessen on December 9-10, 1998, in Montreal.

On December 21, 1998, Mr. Justice Hugessen found, *inter alia*, that Crown claims against the SOPF were time-barred, and made Order as follows:

{T} his Court Orders that:

1. *The motion for summary judgment of the defendants is allowed and the action against the defendants is dismissed insofar as it is based on Part XVI of the Canada Shipping Act; claims based on other causes of action will continue; the defendants will be entitled to their costs of the motion at the end of the day which costs are hereby assessed the amount of $4,000.00 plus allowable disbursements.*

2. *The claim against the defendant by Statute, the Administrator of the Ship-source Oil Pollution Fund is dismissed and the counter-claim is allowed; it is declared that the said defendant by Statute has no liability to the plaintiff arising out of the sinking of the Irving Whale on September 7, 1970. The said defendant is entitled to his costs payable forthwith and assessed in the amount of $10,000.00 together with allowable disbursements.*

3. *The claim against the defendant by Statute, the International Oil Pollution Compensation Fund 1971, is dismissed and it is declared that the said defendant by Statute has no liability to the plaintiff arising out of the sinking of the Irving Whale, September 7, 1970; the said defendant is entitled to its costs which are assessed in the amount of $17,500.00 together with allowable disbursements.*

The Crown did not appeal the decision in respect of any of the defendants. It is understood that the Irving defendants will face claims by the Crown based on other causes of action in which there will be no involvement of either the SOPF or the IOPC Fund.

Mr. Justice Hugessen's full reasons for order can be found in Federal Court of Canada Trial Division, Docket: T-1625-97, Date: 19981221.

Following negotiations with the Crown:

a) On August 4, 1999, the Administrator received, for credit to the SOPF, payment from the Crown amounting to $10,000.00, in respect to the SOPF's legal costs.

b) On September 28, 1999, the Administrator received, for credit to the SOPF, payment from the Crown amounting to $90,000.00, in respect to the SOPF's allowable disbursements.

The Administrator closed his file.

3.2 *Liberty Bell Venture* (1987)

As it transpired there was no direct involvement of the SOPF in this case, other than the Administrator being named a party in the proceedings, but there was always the possibility that he would have to intervene. The Administrator was, therefore, pleased that the case was settled this year.

There was a spill of Bunker C oil during this 31,331 gross ton Liberian flag tanker's discharge of cargo at the Newfoundland Hydro plant terminal, situated in Seal Cove, Conception Bay, Newfoundland, on March 29, 1987. The Canadian Coast Guard (CCG) responded to the spill and incurred costs and expenses to a claimed amount of $11,779.71. The ship blamed the terminal for the spill and the terminal blamed the ship. It was estimated that 4,000 to 8,000 litres of oil were spilled.

On March 28, 1989, the Crown commenced an action in the Federal Court of Canada to recover its monies, naming the Administrator a party by statue. Local representatives of the owners refused to accept service of the Statement of Claim, which was eventually served pursuant to Rule 310(2) of the Federal Court Rules.

Final settlement of this action was further delayed awaiting the decision of the Supreme Court of Canada in the *Bow Valley Husky v. Saint John Shipbuilding et. al.* This case involved the fire aboard a Canadian built drill rig. The owners of the rig brought suit against the shipyard for breach of contract. There were other issues. The defendants argued that common law principles applied and that the owners' contributory negligence constituted an absolute defense. The Supreme Court, in its December 1997 ruling, held that such disputes should be settled using the principles of Canadian maritime law and that law allowed for the apportionment of liability between the parties.

As the law had been clarified, settlement of the *Liberty Bell Venture* case was able to be pursued between the Crown and the shipowner.

On March 25, 1999, the Administrator was advised by Crown counsel that Notice of Settlement had been filed with the Federal Court of Canada. An official of the CCG advised, on November 8, 1999, that the case had been settled. An Agreement of Settlement and Release had been signed by the Crown. On February 22, 2000, the Administrator signed the Notice of Discontinuance. The SOPF file was closed.

3.3 *South Angela* (1988)

This is another incident for which the Administrator has maintained a file for a number of years. It involved litigation that was concluded this year.

The 59,353 gross ton Liberian tanker *South Angela,* on March 5, 1988, discharged a portion of her crude oil cargo into the water while alongside at the Come By Chance refinery in Placentia Bay, Newfoundland. There was a further discharge of oil in a similar fashion on March 7, 1987. The amounts discharged were estimated at 15 and 500 barrels, respectively. In the absence of action by the shipowner, the CCG arranged for the clean-up, assisted by the refinery. The CCG incurred costs and expenses to a claimed amount of $250,169.00 for the two incidents. At the time local fishermen feared that their livelihood would be affected. The refinery also claimed damages. To enable the tanker to sail, the P&I Club posted bonds for the following amounts: $300,000.00 for the CCG, $4 million against potential claims from the fishermen and $6 million against refinery claims.

This ship accepted responsibility for the first spill but no resolution could be achieved for the second spill and on February 22, 1991, the Crown commenced an action in the Federal Court of Canada to recover the CCG costs and expenses, amounting to $234,336.58 naming the Administrator a party by statute. The refinery also commenced a court action, but both actions were consolidated into one to avoid duplication. It was agreed with the parties, and excused by the Court, that the SOPF need not be represented at the hearing, unless it was determined that the interests of the Fund were at stake.

A pretrial conference was held in April 1994, and the case came to trial at various times during 1995.

The decision of the Supreme Court of Canada in the *Bow Valley Husky v. Saint John Shipbuilding et al* was relevant to this litigation.

CCG reported that, as at March 31, 1999, the Court had assigned liability equally to the shipowner and the refinery. Discussions on quantum took place between the Crown's agent and legal counsels for the shipowner and the refinery. An offer was received from the shipowner.

An out-of-court settlement was reached. The parties, including the Administrator, executed a consent to the filing of a Notice of Discontinuance. The Administrator considers the case terminated and closed his file.

3.4 *New Zealand Caribbean* (1989)

The first the Administrator was aware of this oil pollution incident was when, on August 21, 1990, he was served by the Vancouver Port Corporation (VPC) with a copy of a Statement of Claim, pursuant to section 713 *CSA*. This document named the Administrator a party by statute. The Statement of Claim alleged that the Vanuatu flag 19,613 gross ton general cargo/container ship *New Zealand Caribbean* had caused oil pollution when coming alongside a shipyard berth in North Vancouver on January 30, 1989. It was stated that a bollard on the quay holed a shipside fuel oil tank. By the time that VPC had filed the claim the ship had changed name, flag, owners and operating company. It was agreed that, unless the SOPF interest was at stake, the SOPF need not instruct counsel.

Later VPC further alleged that the incurred cost to them of the necessary clean-up was $76,272.26. It appeared that the ship did not pay the claim because of alleged deficiencies in the design of the wharf and other matters.

During 1997 an out-of-court settlement was agreed between the parties. The ship made a payment of $51,000.00 and VPC agreed a dismissal order be filed naming the ship and owners, concluding the case against those parties. Counsel for the shipyard had agreed to a payment of $25,000.00 from payments due the shipyard, which was now in bankruptcy. To date the Receiver for the shipyard does not acknowledge the Direction to Pay and the court action against the shipyard continues.

The Administrator had not been party to this settlement and on April 20, 1998, he wrote to VPC advising that he reserved all his rights in the case. The latest information from VPC is that there has been no material change in the situation.

3.5 *Eastern Shell* (1991)

The Administrator is pleased to report that this matter was resolved this year.

This Canadian single hull tanker of 4,008 gross tons was engaged on a voyage carrying diesel oil and gasoline from Sarnia to Parry Sound, Ontario, when, on May 10, 1991, it struck rocky bottom. It was early morning and it appears that the navigation aids were missed in the early morning blinding sun conditions. The ship was holed and it was later estimated that 100,000 litres of gasoline and 62,000 litres of diesel were lost into Georgian Bay.

The CCG, the owners and the charterers responded to the spill providing a containment and clean-up operation. The CCG could not obtain settlement of their costs and expenses, which were stated to be $356,143.47. The 1971 IOPC Fund was not involved because the spilled hydrocarbons did not come within the definition of "persistent oil" in the Fund Convention. On February 2, 1993, a letter was received from counsel for the shipowners, in effect, making a claim against the SOPF for the balance of monies paid over and above the tanker's calculated limit of liability. The owners claimed costs and expenses as follows:

Owners (Soconav)	$ 326,546.08
Charterers (Shell Oil Co.)	$ 310,000.00
CCG	$ 356,143.48
Total	$ 992,689.56
- *Eastern Shell*'s stated Limit of Liability	$ 728,237.33
Excess	$ 264,451.23

Another relevant calculation is the amount of money the owners claimed was available to settle the CCG claim, namely:

Stated Limit of Liability	$ 728,237.33
- owners/charterers costs (above)	$ 636,546.08
Balance remaining	$ 91,692.25

On March 2, 1993, counsel for the SOPF replied to the owners to seek more information and making these main points:

- doubting whether the stated clean-up figure of $992,689.56 was a valid figure for any balance of a claim against the SOPF, and
- expressing the view that some of the above-mentioned costs were incurred in salvage of the vessel, and repair to enable it to move to a permanent repair facility.

Discussions and negotiations took place on these issues, and others, without resolution. On January 14, 1994, the Crown commenced an action in the Federal Court against the *Eastern Shell*, her owners and others, to recover the CCG costs and expenses, naming the Administrator a party by statute.

Statements of Defense and a Counter Claim for Limitation of Liability were filed on behalf of the shipowners on February 8, 1995. The parties exchanged documents and Examinations for Discovery were held. The Crown and the SOPF both took the position that the shipowner was not entitled to limit its liability.

On February 7, 1997, notice was received that the shipowners, Soconav, had been placed into bankruptcy, which event was deemed to have taken place on September 20, 1996. Since 1996, a number of discussions took place with the Administrator regarding the Crown's claim, culminating on May 6, 1999, when an agreement for settlement was reached. The Crown accepted the Administrator's offer of $235,000.00, all inclusive of interest, costs, etc., in full and final settlement.

On July 20, 1999, the Administrator directed the payment of $235,000.00 to the Crown. A Release, signed on behalf of the Crown on June 28, 1999, was delivered to the SOPF. The Administrator closed his file on this case.

3.6 *Princess No. 1* (1994)

This 87 gross ton Canadian tug sailed from Erieau, Ontario, on February 9, 1994, bound for the Thames River, Ontario, to break the ice cover in the river. The tug had previously been requested to consult with the CCG Ice Officer prior to departure, but this did not happen. On February 10, 1994, the tug became beset in heavy ice in Lake Erie and listed to some 55°. A US Coast Guard (USCG) icebreaker responded to the urgent situation and broke the ice around the tug, relieving the pressure. The *Princess No. 1* was ordered to port by Transport Canada Marine Safety Branch (TCMS) because it was considered that the tug was not correctly certificated for the voyage being undertaken. The master of the tug was removed by a USCG helicopter as a precautionary measure because of the danger to the crew and as he was incapacitated by injuries received previously in an unrelated accident ashore. A CCG icebreaker then escorted the tug through the ice-infested channels to the CCG base at Amherstburg, Ontario.

The tug arrived at the base late in the afternoon of February 11, 1994, where it was met by a TCMS surveyor. Because the tug was effectively without heat, two of the three remaining crew left for their homes. The third crew member, the chief engineer, also left to obtain a hot meal ashore. When the chief engineer returned, he found the tug in the process of sinking. Emergency action was taken by the local fire brigade with pumps, but it was too late and the tug sank at the berth. As a result of the sinking, a quantity of oils were released. The CCG responded and used CCG vessels and crews, which were in the area, to contain and clean up the pollution, some of which was contaminated ice. Subsequently, the owner raised the tug with his own resources and put it ashore. It was found that the tug had developed a number of leaks in its hull, which were presumed to have been caused by operations in the ice.

The owner alleged that the tug was not insured and that he had no funds to pay the clean-up costs. The 91-year-old tug, in its raised condition, had limited value. Thus, on December 30, 1994, the Crown presented a claim amounting to $250,742.38 to the Administrator, for reimbursement of the CCG's costs and expenses.

The Administrator had a number of concerns regarding the quantum of the claim, in particular the costing of the CCG vessels and crews. Following a number of meetings a settlement of $105,000.00 including interest, was agreed and on November 26, 1996, arrangements were made to transfer this amount to the Crown.

On February 10, 1997, the Administrator filed a Statement of Claim in the Federal Court against the *Princess No. 1*, and its owner, to recover the amount of

$105,000.00 plus interest. On October 7, 1998, a default judgment in favour of the SOPF and against the owners and operators of the tug was obtained.

It has been difficult to contact the owners of the tug. The Administrator arranged for periodic checks to be made on the *Princess No. 1* and a smaller tug, also owned by a member of the same family, both craft being laid-up in Windsor, Ontario. On February 22, 2000, the Administrator wrote to the owners and, this time, received a telephone reply. Following contact, the Administrator is considering proposals by the owners to settle this longstanding matter. SOPF legal counsel have been engaged and with this help the Administrator is hopeful that settlement can be achieved.

3.7 *Haltren No. 1* (1995)

The case was concluded this year.

This incident, which resulted in a substantial claim being made to the SOPF, involved a number of issues that made it one of the more complex claims to be considered by the Administrator.

On October 25, 1995, the 1,178 gross ton Canadian registered barge sailed light ship from Grande Vallée, Quebec, bound for Port Menier, Anticosti Island, under tow of the Canadian tug *Techno St. Laurent*. The barge had been used as a tank barge by its previous American owners, but at the time of the incident was employed as a pulp wood timber deck-loading barge in a one way trade from Anticosti Island to the mainland. With a gale warning for the Anticosti area in effect and with winds reported to be gusting to 27 knots, late in the evening when off Port Menier, the barge broke its tow. It was considered too dangerous to attempt to reconnect the tow overnight. During a daylight search the next morning the barge was found to be aground on the southwest coast of Anticosti Island. The owner reported to the CCG that the barge showed no visual signs of damage, that there was no threat to the environment but there were 272 litres of hydraulic fluid in drums on board. Several refloating attempts were made by the owner, without success.

On November 16, 1995, CCG personnel went to the site of the grounded barge by helicopter to inspect and report on the incident. They found that there was a slight leak of light oil from the barge and on examination they found that, in addition to the hydraulic oil reported by the owner, there was approximately 56,000 litres of an oily mixture in the holds and a further 5,600 litres of diesel oil in a stern compartment.

On November 21, 1995, the CCG sent a letter to the barge owner requesting the owner's action plan to prevent pollution. A response plan was received by the CCG on November 27, 1995, and accepted by the government authorities.

Following the hull insurers decision that it was not practical to refloat the barge, it was then declared a constructive total loss and the P&I Club took over responsibility for the removal of the oils. Between December 8 and December 12, 1995, the diesel oil was removed but, with the onset of extreme cold, the oily mixture started freezing and further efforts were abandoned until the spring.

The CCG commenced negotiations with the owner's P&I Club representative at the end of April, 1996, but no steps were taken by the owner to remove the remaining oily water. On July 4, 1996, a local fisherman reported that the abandoned barge was causing oil pollution and the CCG vessel *Martha L. Black* responded with interim containment measures. On July 16, 1996, under CCG surveillance, contractors employed by the P&I Club commenced removing the remaining oils on board. There were numerous difficulties, including storms and the obtaining of the required permits to transfer the oil when ashore. Beach access was about two kilometres away from the barge and movement along the beach was impossible either side of high water. On July 25, 1996, the P&I Club representatives stopped further work on the basis that the shipowner's limit of liability (approximately $318,000.00) for the barge had been reached.

Beginning on August 8, 1996, work resumed to remove the remaining oil/oily sludge under contract by the CCG. Commencing with the first efforts in July, shore material had been placed in the barge to prevent movement in high water conditions. The decision was made not to remove the final oil clingage within the barge and, to complete the operation. Some of the less oil contaminated beach material was also put into the barge. The work was completed to the satisfaction of the CCG and Environment Canada on August 24, 1996, and the barge openings welded shut for safety purposes.

The Crown filed a claim amounting to $306,706.63, with the Administrator on October 28, 1996, to recover its costs in this incident. After considerable

investigation, the Administrator submitted a series of questions to the CCG in August 1997.

Following receipt of the required answers concerning the clean-up operation, further meetings were held between the Administrator, officials of the CCG, and respective counsel. Settlement was agreed and on October 21, 1998, the Administrator arranged to transfer to the Crown, $200,000.00 in full and final settlement of the CCG claim, including interest. A condition of the settlement was that the Crown signed a receipt and release holding the SOPF harmless against any potential future pollution claims that could be made involving the *Haltren No. 1*. This signed release was duly received.

Counsel for the SOPF, on October 23, 1998, commenced an action in the Federal Court of Canada against the Owners and other persons interested in the barge *Haltren No. 1*, for the recovery of the amount paid to the Crown. On December 14, 1998, the defendants filed a Statement of Defense and Counterclaim for Limitation, stating that they had already paid $301,432.12 for clean-up and prevention costs and expenses, and that this amount exceeded the barge's limit of liability. The SOPF's response to the Defense and Counterclaim was filed in court on January 15, 1999.

Further investigation uncovered facts regarding the financial situations of the Defendants that make it very doubtful if any favourable judgment would be paid. It would also be costly to pursue this recovery action. The Administrator concluded that the likelihood of recovery from the shipowner was small, and therefore decided that further efforts in this respect were not justified.

On this basis a Discontinuance was filed in the Federal Court of Canada on September 30, 1999, discontinuing the action against the owner of the *Haltren No. 1*, without cost to either party. The Administrator closed his file on this case.

3.8 Mystery Oil Spill – Little Harbour, Nova Scotia (1996)

Counsel for the SOPF in Halifax received a telephone call on May 31, 1996, from a local Fisheries Officer advising that there had been an oil contamination of a lobster car (holding pen) in Little Harbour, Lunenburg County, Nova Scotia. On investigation by the SOPF it appeared that on May 19, 1996, there had been a spill of diesel fuel in Little Harbour from an unknown source. On July 5, 1996, a claim amounting to $26,306.38 was received by the Administrator from a local fishing company covering the cost of replacement of a lobster car, loss of income and other miscellaneous costs. On July 19, 1996, the Administrator sent a formal reply requesting certain information about the claim, mainly related to the alleged contaminated car and the possibility of having it steam cleaned. No reply has been received, and the claim has not been pursued.

On this basis, the Administrator has closed the file on this incident.

3.9 *Northwind* (1996)

This was another case that was successfully settled by the CCG this year without reference to the SOPF.

On September 6, 1996, the Administrator was informed that the 163 gross ton American fishing vessel *Northwind* southbound from Alaska to Seattle, had gone aground near Fancy Cove, Lama Pass, in the British Columbia coastal waters on September 2, 1996. After grounding the crew escaped but the vessel took on water and capsized. A CCG vessel arrived on scene. Little oil had escaped. It was estimated that 17,000 litres of diesel oil remained in the floating upturned hull. The owner contracted salvors, who arrived on scene with CCG and Department of Fisheries and Oceans (DFO) officers, together with a representative of the P&I Club. The creeks in the area were noted for their fish habitat. Booms were placed and, on September 7, 1996, the salvors rolled the vessel over with some discharge of oil, mainly contained within the booms. The loose oil was collected and the remaining fuel aboard the salved vessel was removed. The *Northwind* was towed to Bella Bella and subsequently declared a constructive total loss.

It was reported to the Administrator that the vessel carried both hull and P&I coverage. The CCG informed the P&I Club representative that a claim would be submitted and, at a later date, the Crown invoiced the CCG costs and expenses, amounting to $30,080.24, to the American owner.

The CCG advised that payment of the claim was received in full on December 24, 1997, but that the question of payment of the interest still remained

outstanding as of March 31, 1999. Subsequently, the CCG advised that interest to the amount of $276.30 had been paid to the Crown on April 20, 1999, on behalf of the shipowner.

The Administrator closed his file.

3.10 Motor Yacht 42E 6903 (1996)

This was a privately owned 11 metre Canadian licensed wooden motor yacht that was moored in a creek off the St. Clair River, a few kilometres north of Sombra, Ontario. During heavy rain conditions on September 21, 1996, the craft sank releasing diesel fuel and residual oils. The CCG sent their own personnel to the site and used their own equipment to contain and clean up the pollution. The owner was contacted who, subsequently, raised the craft. The hull of the craft was found to be rotten and it is reported that the craft was then broken up.

The owner stated that he had no insurance cover for the craft and, on October 10, 1997, the Crown presented a claim to the Administrator amounting to $2,560.18 to recover the CCG costs and expenses. The Administrator investigated and assessed the claim and, on January 26, 1998, the claim was paid in full, plus $209.92 accrued interest payable under section 723 *CSA*.

Throughout, it was difficult to contact the owner. On March 31, 1998, the Administrator forwarded a claim to the owner, at an address the Administrator had been given, for recovery of the amount paid out to the Crown. No settlement was received. A further copy of the claim was sent to the owner by the Administrator on September 13, 1999, together with an updated interest calculation. The receipt by the licensed owner was evidenced.

Since there was no response from the owner, a Statement of Claim was filed in Federal Court of Canada against the owner by the Administrator on September 20, 1999. No payment was forthcoming at the end of this fiscal year.

3.11 *Haralambos* (1996)

On February 27, 1997, the Administrator received a claim from the Crown to recover the CCG costs and expenses, stated to amount to $73,483.00, incurred in the clean-up of oil found on the beaches of the lower St. Lawrence River, south-west of Port Cartier, Quebec. The claim was presented as a mystery spill.

The oil had been found coming ashore on the beaches on December 3, 1996, by residents of the small community of Rivière Pentecôte, who informed the authorities. Officials arrived and confirmed the pollution. Contractors were engaged and commenced work on December 5, 1996; the task was completed to the satisfaction of the authorities on December 9, 1996. It is reported that 103 barrels of oil and oily material were collected for disposal.

The Administrator investigated the circumstances of the oil and found that TCMS had thoroughly investigated two oil spills within Port Cartier Harbour that had occurred on November 19 and November 25, 1996, respectively. These spills had involved the 63,078 gross ton Cypriot flag bulk carrier *Haralambos*. The ship had come into the harbour on November 18, and the next day there was an oil spill. The ship had then gone out to anchor off Port Cartier awaiting cargo, and had come back in again on November 25, when the second spill of oil occurred. It was found that one of the topside water ballast tanks had a corrosion hole through to a fuel tank, which accounted for the loss of oil. The shipowner undertook to pay for the cost of the clean-ups within the harbour. On November 30, 1996, the *Haralambos* sailed for Iran.

In the course of his investigation the TCMS surveyor took oil samples, and also compared the results with the analysis of the oil subsequently found on the beaches at Rivière Pentecôte. It was found that oil from the harbour matched the oil from the beaches. Accordingly, on December 4, 1997, the Administrator forwarded the claim to representatives of the ship's P&I Club in Canada for direct payment to the Crown.

On May 22, 1998, counsel for the P&I Club replied to the Administrator denying liability of the *M.V. Haralambos* for the claim, stating that without more concrete evidence, they cannot recommend that the ship accept responsibility for this pollution.

On November 17, 1998, the Administrator authorized an interim payment to the Crown of 75 per cent of its claim, amounting to $55,112.25, plus interest of $6,874.94. The Administrator continued his investigation to obtain further evidence regarding the claim.

A further analysis of oil samples was made, this time a direct comparison of a sample taken from the beach at Rivière Pentecôte with samples from the *Haralambos's* contaminated wing tank. Dated February 23, 1999, the analysis concluded that these samples were "very similar." To further assess the probability of the *Haralambos*, while off Port Cartier, being the origin of the oil, a hindcast trajectory study was carried out on behalf of the SOPF by the Institut Maurice-Lamontagne of Mont-Joli, Quebec. Dated August 23, 1999, in summary the hindcast report found:

- that if a ship off Port Cartier released oil on November 19, 1996, the oil would have passed out into the Gulf
- on the other hand, if a ship off Port Cartier released oil on November 25, 1996, the conditions were such that oil could have traveled to the general area of the beaches involved in the incident

An agreement on quantum had been reached with the Crown, which reduced their claim by $1,975.89. On March 28, 2000, the Administrator arranged to pay the outstanding balance of the Crown's claim, less taxes, a further $7,396.09, plus interest of $1,611.41. On the question of taxes, these had been incorrectly calculated in the Crown's original claim and the Administrator agreed to consider this final outstanding amount on being presented with the correct calculation.

Representatives of the shipowner have raised questions regarding the most recent oil analysis and the trajectory study results. However, they did agree to an extension of time for commencing a court action. Discussions continue between the Administrator, counsels for the parties, and principals representing the shipowner, in the hope of concluding this oil pollution compensation recovery claim.

3.12 Mystery Oil Spill – Placentia Bay, Newfoundland (1997)

On January 20, 1997, an official of the Canadian Wildlife Service (CWS) reported large patches of oil had been sighted off the wharf at St. Bride's, Placentia Bay. Aerial and ground surveys were carried out of adjacent areas where other patches of oil were found. A number of CCG Status Reports were issued on the incident and the final one, released on March 19, 1997, noted that approximately 2,700 oiled dead birds had been collected. Other live oiled birds had been taken to a rehabilitation centre for treatment. Oil samples had been taken and a combined Federal agencies task force added this incident to others for investigation. The pollution and its aftermath attracted national media coverage.

On December 1, 1997, the Administrator received a claim from the Crown in the amount of $119,421.70 to recover the costs and expenses that, it was stated, had been incurred by the CCG and other government agencies in this incident. The Administrator investigated and assessed the claim in accordance with his responsibility under subsection 710(2) *CSA*.

The Administrator had a number of concerns regarding this claim, primarily related to establishing reasonable and fair costs for the use of fixed wing aircraft, the long hours claimed for many CCG personnel and charges for some items, the purpose of which could not be established. On March 3, 1999, the Administrator directed the transfer of funds amounting to $71,506.48 plus $9,762.72 in interest, by way of an interim payment to the Crown. The Administrator offered to investigate and assess any outstanding amounts on receipt of better particulars.

On March 1, 2000, the Administrator received the Crown's explanation supporting various charges; others were withdrawn. Accordingly, on March 28, 2000, the Administrator arranged to transfer the balance of the established claim, namely $28,500.00, plus interest of $5,956.63. This enabled him to close his file on the incident.

3.13 *Nita 1* (1997)

The Administrator became aware of this incident on December 2, 1997, when the CCG reported that a claim submitted to the legal representatives of this ship remained unpaid and that the claim would be submitted to the SOPF. Accordingly on January 8, 1998, the Crown submitted a claim to the Administrator amounting to $3,787.30 for reimbursement of the CCG's costs and expenses in containing and cleaning-up oil found between the 10,572 gross ton Panamanian flag multi-purpose cargo

ship *Nita I* and the quay at the port of Gros Cacouna, Quebec, on March 19, 1997. The oil was on the ice between the ship and the quay.

The ship denied responsibility and the CCG engaged contractors. The clean-up was completed on March 20, 1997, and approximately one barrel of oily debris was recovered. Samples of the oil were taken by a TCMS surveyor and, subsequently, charges were laid against the *Nita I* for causing oil pollution. Before the ship was allowed to sail, the P&I Club was required to provide a Letter of Undertaking (LOU) in favour of the CCG to the amount of $5,000.00.

On February 26, 1998, the Administrator submitted the CCG claim to the *Nita I*'s legal representatives, with the request that settlement be made directly to the Crown. The claim was acknowledged by the legal representatives who, on behalf of the ship, denied liability.

The trial of the criminal proceedings commenced in Rivière-du-Loup on June 11, 1998. The hearing resumed on June 7, 1999. The ship was found guilty and fined $8,000.00.

Negotiations continued between counsels for the ship and the Crown. An all-inclusive settlement of $3,000.00 was agreed and paid to the Crown on March 2, 2000. The Administrator was not involved. A formal Receipt, Release and Discharge document was signed on behalf of the Crown on March 23, 2000, in favour of the ship, and the Administrator closed his file.

3.14 Mystery Oil Spill – Come By Chance, Newfoundland (1997)

Two vessels were berthed at the Come By Chance refinery jetty during the morning on June 4, 1997, when oil was noticed between the tanker *Lucky Lady* and the jetty. The refinery response team was called out to clean up the oil, which was found to be of a very heavy composition and estimated to be between five and eight barrels in quantity. The *Lucky Lady* was ordered to remain at the berth and a TCMS surveyor arrived to conduct an investigation, following which the *Lucky Lady* was allowed to sail. After reviewing the evidence, including oil sample analysis, the surveyor came to the conclusion that neither of the two vessels was the origin of the oil. On August 11, 1997, the Administrator received a claim from counsel on behalf of the refinery for their costs and expenses involved in the clean-up. The claim amounted to $8,959.10, but had been factored by a figure of three, making it $26,877.30.

The Administrator investigated the claim, following which he raised a number of concerns regarding the claim by letter on January 21, 1998, to counsel for the refinery. Further correspondence ensued, but complete answers were not forthcoming from the refinery. On February 26, 1999, the Administrator informed the counsel concerned that the SOPF had been able to establish $6,431.25 as being reasonable costs and expenses within the meaning of the *CSA*. This settlement was accepted by the refinery through their counsel. On March 30, 1999, the Administrator arranged to forward a cheque in this amount, plus the required interest of $757.14, in full and final settlement. The cheque was held in escrow pending signing of Release and Subrogation documents. On May 20, 1999, a copy of that document, duly signed on behalf of the refinery, was received by the Administrator and he closed his case file.

3.15 *Le Barachois* (1997)

The Administrator first became aware of this incident on receipt of a claim from the Crown, on behalf of the CCG, to recover the costs and expenses for the clean-up of an oil spill involving this 11 gross ton Canadian fishing vessel. On investigation it transpired that on June 22, 1997, the *Le Barachois* was involved in a spill of diesel oil in the harbour of Etang du Nord, les Îles de la Madeleine. It was stated that one of the fuel tanks inside the unmanned vessel developed a leak and the resultant loss of fuel was pumped overboard by the automatic bilge pump. The owner did not undertake to clean up the estimated five litres of oil and the CCG employed local contractors. Live lobsters were caged within the harbour.

The CCG had presented their claim to the owner involved without response, hence the claim was sent to the SOPF. On October 13, 1998, the Administrator arranged to transfer $2,386.22, plus $200.95 interest, in full and final settlement of the Crown's claim. On November 16, 1998, the Administrator wrote to the owner requesting payment of the $2,566.55, which sum was the calculated limit of liability, plus interest, to recover the SOPF's payment. The owner did not respond.

On July 14, 1999, the Administrator again wrote to the owner. This time the owner replied by letter stating that, because of other vessel repair costs and small fishing revenue, he was unable to pay. Other information was forthcoming that, at the time of the incident, the owner was in poor health, and it was confirmed that he had little income. The Administrator decided that further recovery efforts were not justified and accepted a compromise and settlement.

On August 23, 1999, a cheque in the amount of $850.00 was received. After the cheque was cleared for payment into the account of the SOPF, the Administrator closed his file.

3.16 *Jade Star* (1997)

The Transportation Safety Board's (TSB) daily occurrence report advised that on July 29, 1997, this 6,262 gross ton Canadian registered and operated Manx owned tanker was involved in a spill of an estimated 2,200 litres of diesel oil. Apparently, the tanker was moored in the George River, Ungava Bay, Quebec, when she was swung by the strong current, the shore discharge hose broke and oil was released. No claim has been received by the SOPF in respect to this incident and, as the time-bar for any such claim would normally have been July 30, 1999, the Administrator has closed his file.

3.17 *Ossian* (1997)

A status report issued by the CCG indicated that on the night of August 14, 1997, this Canadian pleasure craft caught fire in Ship Harbour, Nova Scotia. The local fire brigade responded but requested the assistance of the CCG. The two owners aboard at the time were rescued and taken to hospital. Two small coves had been contaminated with oil and a local mussel farmer expressed his concern at the pollution. The CCG determined that approximately 300 to 500 litres of diesel had been aboard the boat and that pollution clean-up was required.

The CCG negotiated for payment of their costs and expenses, but the insurers indicated they would only pay the shipowner's limit of liability, calculated at $3,100.00.

The CCG received payment of $3,163.07 from the shipowner's insurance company. On October 9, 1998, the Crown presented a claim to the SOPF for $13,823.11, which sum was stated to be the balance of the costs and expenses incurred by CCG in the clean-up. Following his investigation and assessment of the claim, on October 21, 1998, the Administrator wrote to Crown counsel asking a number of questions, including the basis on which the limitation of liability figure for the *Ossian* was calculated.

Regarding limitation of liability it should be noted that section 709 *CSA* indicates the SOPF is liable where the claim exceeds the ship owner's maximum liability under the *CSA*.

The questions raised by the Administrator were fully answered in the Crown's reply letter of April 28, 1999. On June 28, 1999, the Administrator was pleased to direct the transfer to the Crown of the full claim amount, namely the principal of $13,823.11, together with interest of $1,768.35. The Administrator then closed his file.

3.18 *Rhea* (1997)

The *Rhea* was a 41 metre former US Navy mine sweeper and had been purchased approximately 10 years ago for use as a houseboat in Oshawa, Ontario. On October 4, 1997, while no one was aboard, the ship sank, coming to rest in seven metres of water with only her superstructure showing. It was reported that the ship had some 1,600 litres of heating oil, 4,500 litres of diesel and 450 litres of lubricating oils aboard that, on sinking, immediately began to seep out. The local marine rescue association responded and boomed the sunken ship. The owner stated that he had no insurance and was unable to pay for the oil pollution containment and clean-up.

The Rhea was subsequently raised and removed from Oshawa harbour. The Oshawa Harbour Commission, on August 26, 1998, submitted a claim to the SOPF in the amount of $99,054.21 for the portion of the response activity pertaining to the oil spill clean-up.

The claim included items in contention for which the Harbour Commission had not paid, totaling $10,040.71.

In the process of investigating and assessing the claim, the Administrator concluded that a number of the individual charges in the claim were not reasonable, within the meaning of the *CSA*. The clean-up contractors had used solidifiers (polymers).

On March 29, 1999, the Administrator outlined his proposal for settlement in telephone discussions with the Harbour Commission's Chief Executive Officer. In this discussion, the Administrator outlined a number of individual amounts within the claim that he felt should be reduced or disallowed as not being reasonable. On April 21, 1999, an all inclusive settlement of $60,211.24, including interest, was agreed between the Administrator and the Oshawa Harbour Commission. Part of the agreement, as required by the Administrator to settle the claim, included the Harbour Commission taking the following action:

a) diligently pursuing collection from the boat owner;

b) pursuing the Harbour Commission's insurers (who had declined liability); and

c) that any recovery of monies by the Harbour Commission would be returned to the SOPF.

On this basis a release and subrogation agreement, signed on behalf of the Harbour Commission on May 12, 1999, was received by the Administrator. The agreed settlement amount of $60,211.24 was sent by the SOPF to the Harbour Commission on June 7, 1999.

It is said that the boat owner has little assets. The Harbour Commission had instituted legal action against the owner on March 25, 1999, and tried to trace his whereabouts; it being said that he now might reside in British Columbia. The Administrator continues to follow this matter.

3.19 *Rani Padmini* (1997)

This ship is a 42,151 gross ton Indian flag bulk carrier which, on October 9, 1997, developed a crack in a fuel tank and released oil while coming alongside the public wharf at Baie Comeau, Quebec. The ship had an arrangement with an RO but refused to invoke it. This situation required the CCG to appoint contractors to contain and clean up the oil. Approximately 12.5 tonnes of #6 fuel oil, 12 tonnes of an oily water mix, 15 cubic metres of soiled sorbent materials and 15 cubic metres of soiled vegetation were recovered.

Before the ship was allowed to sail, the P&I Club provided an LOU in the amount of $375,000.00.

It is understood that the CCG submitted its claim, amounting to approximately $335,000.00, for reimbursement of their costs and expenses incurred to the counsel for the owners/P&I Club on January 27, 1998, and that further correspondence ensued.

Payment by the shipowner was not forthcoming. On May 21, 1998, the Crown presented a claim to the Administrator to the amount of $337,189.41, pursuant to section 710 *CSA*. The Administrator investigated and then learned that the shipowner is alleging the damage to the hull was caused by a projection on the Federal public wharf in Baie Comeau.

On January 5, 2000, the shipowner commenced an action in the Federal Court of Canada against the Crown in the amount of US $800,000.00, for costs incurred as a result of damage to the vessel. On January 14, 2000, the Crown withdrew its claim to the SOPF under section 710 *CSA*. It is understood that the Crown intends to file a defence and counterclaim in the action. In any such action the SOPF becomes a party pursuant to section 713 *CSA*. In this event, the SOPF's liability to the crown is stipulated in section 709 *CSA*.

3.20 Mystery Oil Spill – Cape Ray, Newfoundland (1997)

Another mystery oil spill, adding to the concern of Newfoundlanders for their coastal environment, was reported from Cape Ray on November 2, 1997. Cape Ray is the extreme southwest promontory of Newfoundland, overlooking Cabot Strait. Local people reported that from 100 to 200 oiled birds were found near the Cape over a three- to four-day period. High winds and sea conditions made it unsafe to conduct a proper beach survey at that time.

The CCG advises that it is unlikely any claim will be submitted to the SOPF in respect to this incident. The Administrator has closed his file.

3.21 Mystery Oil Spill – Placentia Bay, Newfoundland (1997)

A member of the public reported on November 12, 1997, that he had found six oiled birds on Point Lance Beach, Placentia Bay. CCG personnel responded and conducted surveys of the local shoreline on the ground and by air. The CWS also participated. By November 15, 1997, a total of 608 oiled birds had been found in the general area; the majority of the birds were dead. The small patches of oil that were also found on the beaches were cleaned up.

No claim was received at the SOPF and the Administrator closed his file.

3.22 *Koyo Maru #16* (1997)

This incident involved a 409 gross ton Japanese flag fishing vessel. During the evening of December 21, 1997, the vessel bunkered 215,000 litres of diesel oil alongside a refueling dock in St. John's, Newfoundland. The refueling was completed at 2230 local time that evening. At 0830 the next morning, December 22, 1997, the Port Police reported an oil spill extending along the south side of the harbour, the same side as the refueling facility. The CCG responded and, using their own personnel and equipment, cleaned up the oil, completing the task on December 24, 1997.

On the morning of the discovery of the spill TCMS conducted an investigation and evidence of a fuel oil spill was found on the deck of the *Koyo Maru #16*. There was no evidence that the scuppers had been plugged. A sample from the trawler and one from a part of the harbour proved a match. TCMS laid charges for oil pollution. On June 25, 1998, the *Koyo Maru #16* pleaded guilty to the charge, and was fined $5,000.00.

Other oil samples taken from the harbour at the same time as the original samples did not prove a match to those taken from the fishing vessel. Relying on this fact, the vessel refused to accept responsibility for CCG clean-up costs.

On October 18, 1999, the Administrator received a claim from the Crown for reimbursement of the CCG's costs and expenses in this incident, stated to be $7,631.82. The Administrator investigated and assessed the claim, which action raised a number of questions regarding the spill itself and the quantum of the claim. These were responded to by the CCG.

The Administrator wrote to the vessel's agent on January 25, 2000, requesting that the *Koyo Maru #16* pay the amount claimed directly to the Crown. Counsel for the vessel replied, refusing to pay the claim and explaining their reasoning. In essence counsel claimed that, whereas the vessel was alongside at Pier 24 when there was a spill, the clean-up took place at Pier 19-21 and that the samples from that area did not match those from the vessel.

Following discussions with the Administrator, on March 2, 2000, the Crown revised their total claim to $6,817.71. Following his assessment, on March 3, 2000, the Administrator directed the transfer to the Crown of the amount he found established, namely $4,425.31, plus interest in the amount of $693.10. Issues of concern were the charge-out rate for the seatruck and those claimed for the sorbent booms. He invited the Crown to provide additional evidence to support the claimed amounts, on receipt of which he would consider the issues further. In the meantime the Administrator continues to explore his options in this incident.

3.23 *Flare* (1998)

On January 16, 1998, a distress message was received at CCG East Coast rescue coordination centres indicating that this 16,389 gross ton Cypriot registered bulk carrier was sinking. It was later found that the *Flare* was in ballast at the time, inbound for Montreal, when in a position southwest of St. Pierre and Miquelon she broke in two. Only four men of a crew of 25 were saved. The stern section sank quickly, but the bow continued to float and drifted off into the Atlantic. Weather continued to be adverse for an effective aerial search but on January 23, 1998, it was concluded that the bow section had also sunk.

Attempts were made to minimize the oil pollution coming from the stern section, but a report on February 6, 1998, stated that the stern part of the wreck continued to occasionally release oil. The search continued for the bow section and it was the CCG's intention to establish a program to monitor the sites where the two sections sank.

The March 31, 2000, CCG claims summary indicates that the Crown made a claim on the shipowner amounting to $1,037.363.69 on June 21, 1999, and that discussions were underway with the shipowner's legal counsel.

3.24 *Saraband* (1998)

The *Saraband* is a 66,942 gross ton Liberian flag tanker loaded with a cargo of caustic soda for discharge at La Baie, Quebec on the Saguenay River. The tanker's draught was too deep for La Baie and a partial discharge was arranged at a nearby facility at Grande Anse. The *Saraband* then moved to one of the Alcan Company wharves at La Baie to complete the discharge.

On arrival for discharge at La Baie on February 2, 1998, the departing pilots noticed that the ship was leaking heavy oil. It was then discovered that the *Saraband* had a one metre crack in the forward oil fuel deep tank, leaking oil at an estimated four litres a minute. There was heavy ice in the river at the time and a CCG icebreaker observed more oil at the Grande Anse facility some 32 kilometres away. The shipowners, their insurers and the International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), their pollution advisers, immediately arranged for the necessary clean-up. Because the oil level in the deep tank had been below the waterline, it proved difficult to estimate the amount of oil lost. The shipowners estimated 1,000 litres, the CCG estimated a $^{3}/_{4}$ tonne and Environment Canada concluded that 12 tonnes had been lost. The clean-up proved difficult in the spring ice break-up conditions and the remaining oil impregnated ice had to be allowed to disperse naturally under CCG surveillance.

After temporary repairs, the *Saraband* sailed from La Baie on February 4, 1998.

There was concern that some of the oil had been swept downriver under the ice by the current, which runs up to five knots. Surveys through the ice were undertaken in the area local to the La Baie facility and no recoverable quantities of oil could be found. However, it took some weeks before all the bays in the 100 kilometre stretch of river below La Baie/Grande Anse became ice free, following which an inspection was made and no further oil found.

Because of the possibility of claims being made against the SOPF, a $350,000.00 LOU had been provided on behalf of the P&I Club, made out in favour of the SOPF and the CCG.

The CCG presented their claim, amounting to $60,661.23, to the shipowner's representative on August 11, 1998, following which the CCG discussed quantum. No claim has been presented to the SOPF in connection with this incident. The December 31, 1999, CCG claims summary indicated:

Settlement amount	$42,000.00
Settlement date	May 14, 1999

Payment received in full and final settlement.

The Administrator closed his file.

3.25 *Enerchem Refiner* (1998)

A CCG Sitrep advised the Administrator that on April 2, 1998, this Canadian 4,982 gross ton tanker, loaded with approximately 7,800 tonnes of Bunker C, had gone aground in the Canadian section of the St. Lawrence Seaway, just below Cornwall, Ontario. There was no pollution on grounding but the ship contracted with a RO to stand-by, fully prepared to act, during the offloading and refloating operation. During this period the CCG stood by and monitored the operations.

Assisted by tugs, the ship was freed on April 5, 1998, and proceeded to a nearby anchorage for a full inspection of the hull. There was no release of oil.

On March 31, 1999, the Administrator received the Crown's claim, amounting to $10,826.05, to recover the CCG's stated costs and expenses in the incident.

The Administrator wrote to the tanker's owner, Enerchem Transport Inc. of Montreal, on April 12, 1999, forwarding the claim and requesting direct settlement by the owner with the Crown. The SOPF was advised that Enerchem Transport had been sold to another Canadian shipping company, Algoma Tankers Inc. The *Enerchem Refiner* was sold to foreign owners on April 29, 1999, and, under a new registry, sailed from Sorel, Quebec, May 9, 1999, bound for Panama. On July 15, 1999, the Enerchem company's office in Montreal ceased to operate. Enerchem's representative

explained that the company considered the Crown claim to be late in being presented. Their insurers had settled all other claims connected with the occurrence some months previously and they, and Enerchem, had closed their files, complicated by the fact that Enerchem had ceased to exist.

The Administrator followed up with telephone calls and sent a number of letters, but settlement was not achieved. On November 1, 1999, the Administrator wrote to the President of Algoma Tankers.

On January 10, 2000, Algoma wrote agreeing to pay the claim. The Crown received payment of the principal amount from Algoma on March 3, 2000. At the end of the fiscal year the question of interest had not been resolved between Algoma and the Crown.

3.26 Mystery Oil Spill – Vancouver Harbour, British Columbia (1998)

A CCG Sitrep advised that on April 5, 1998, oil was reported on the shoreline on the north side of Stanley Park, Vancouver Harbour, British Columbia. It was estimated that about 180 litres of oil was involved. The CCG contracted for the clean-up of the spill. Environment Canada and TCMS were involved in the investigation to attempt to find the origin of the spill, without success.

On March 31, 1999, the Administrator received a claim from the Crown, on behalf of the CCG, for their costs and expenses in the incident. The claim amounted to $23,662.82.

The Administrator wrote to the Crown on June 29, 1999, outlining the established and non-established items of the claim. On August 5, 1999, the Crown advised that, at that time, it was not prepared to provide further documentation. On September 16, 1999, the Administrator directed that the amount of $20,318.62 plus interest of $2,116.33 be paid to the Crown. No further substantiation documentation had been received at year end.

3.27 Mystery Oil Spill – St. Bride's, Newfoundland (1998)

A local resident reported to the St. John's Vessel Traffic Services Centre, on April 27, 1998, that a small number of oiled birds had been observed at St. Bride's Bay. The CCG and the CWS responded. It was discovered that some of the affected birds were Eastern Harlequin ducks of which, it is estimated, there are currently less than 300 left in the world.

No claim connected with the incident has been received at the SOPF. The Administrator concludes that the possibility of a claim is small and has closed his file.

3.28 *Agawa Canyon* (1998)

This 16,290 gross ton Canadian Great Lake bulk carrier was refueling alongside at Sarnia, Ontario, on May 11, 1998, when there was a spill of an estimated 600 to 1,200 litres of diesel oil. The ship, the Imperial Oil refinery spill response team and contractors took action to contain and clean up the oil. The CCG from the local office attended to monitor the operation.

The CCG costs and expenses were minimal and below the threshold for recovery action. It is understood the shipowner accepted responsibility for the clean-up costs and expenses. No claim related to this incident has been received at the SOPF. The Administrator has closed his file.

3.29 *Filomena Lembo* (1998)

This incident involved a number of peculiar circumstances. The *Filomena Lembo* is an Italian flag 29,498 gross ton tanker that had been converted from a cargo vessel and, therefore, was of an unusual design to carry oil cargoes. The tanker arrived at a berth in Quebec City, on May 26, 1998, to deliver a part cargo of No. 6 bunker oil to a local pulp mill owned by Daishowa Inc. Daishowa decided to employ their oil spill contractors in a simulated oil spill exercise and these contractors commenced placing a boom around the tanker on her arrival. Shortly after, with the boom largely in place, oil was seen within the boom. The oil spill continued to increase within the boom to a final quantity estimated at some 200 to 400 litres, and

Daishowa employed the contracting company already on site to clean up the pollution. The tanker discharged her cargo and, over a similar timeframe, loaded bunkers.

TCMS conducted an investigation and the spill was found to have the consistency of old, dirty, lubricating or hydraulic oil. TCMS was unable to find a match between this oil and other oil samples taken from the tanker. However, this same agency found a number of deficiencies in the oil transfer system aboard compared to international requirements. A large oil tank farm is located close inland of the berth in question. No source for the origin of the oil could be found from shore drainage systems. The berth used by the *Filomena Lembo* is accessible to the public and is often used to load scrap metal. The incident happened as the tide was falling and over the period of low water. There was little bottom clearance for the tanker at low water.

The tanker sailed on May 28, 1998, and on that day the SOPF commenced an action in Federal Court of Canada against the *Filomena Lembo*, the owners and all others interested in the ship. On arrival at the next port, Sept-Îles, the SOPF arranged for the tanker to be arrested, pending the issuance of an LOU. An LOU for the agreed sum of $85,000 was issued by the P&I Club on May 29, 1998, and the tanker released.

On October 29, 1998, counsel for the SOPF received a claim from Daishowa Inc. amounting to $35,179.11, for their stated costs and expenses in responding to this spill. The Administrator extensively investigated the circumstances of the spill, including employing divers to search the seabed off the berth in question. On October 22, 1998, in very poor visibility, the divers found diverse material in the harbour bed off the berth. The material consisted mainly of concrete and construction framing, but that also included a cylindrical object, possibly a tank, buried in the mud. The object was buoyed. A follow-up dive was carried-out on November 23, 1998, when the buoy was found to be missing. In trying to relocate the cylindrical object, an object was found that, in the diver's opinion, was the framework of an auto or a small airplane. The divers brought a small piece of the object to the surface and concluded that the object in the mud could not have caused the pollution.

No evidence could be found for the origin of the oil. The incident was deemed a mystery spill, for which the SOPF is liable.

The Daishowa Inc. claim was assessed for quantum. The Administrator had a number of concerns, principally the hourly rate charged for their employees, demurrage for the delay of the *Filomena Lembo*, and for the Daishowa legal costs. Following negotiations between counsel, the Administrator reached a settlement with Daishowa Inc. On January 25, 2000, he sent counsel, for payment to the company, the amount of $17,966.31, plus interest of $2,003.42. At the same time he sent a further payment of $2,172.39 for Daishowa Inc., in respect of sharing information of the oil sample analysis results.

At the end of the fiscal year negotiations were in progress to discontinue the Court action.

3.30 Mystery Oil Spill – Fighting Island, Ontario (1998)

On May 31, 1998, a floating foul smelling substance was found coming ashore, and drifting just off the shore, on the northwest corner of Fighting Island, a Canadian island in the Detroit River, downstream from Detroit. An analysis of a portion of the substance found that it was approximately 35 per cent heavy oil and the rest a type of sewage. The CCG contracted for the clean-up. Samples of the oil and the other matter were taken by the USCG and the CCG, and compared to other samples taken from ships anchored in the vicinity and shore sources, without success at identifying the origin of the spill.

In the meantime, the SOPF has ascertained that during May 31, 1998, a heavy rainfall was reported throughout the local area.

On June 1, 1999, the Crown presented a claim to the SOPF on behalf of the CCG in respect to this incident, amounting to $112,504.65. The Administrator commenced an investigation. In this process a number of factors were revealed, including:

- The Ontario Ministry of the Environment was also involved on the Canadian shore but their report was unable to identify the origin of the spill.
- The Michigan Department of Environmental Quality was also involved. An official indicated that he did not believe that it was ship related.
- The USCG provided a complete copy of their laboratory analysis of pollution samples, together with the laboratory covering report. This analysis did not positively identify the origin of the spill.
- Instead of the site samples oil content being "of a heavy type," as initially stated in a Canadian laboratory analysis for the CCG, the samples were

found to contain "a severely evaporatively weathered light fuel oil mixed with...lubricating oil," in a subsequent more detailed analysis.

- The samples taken by the CCG and passed to a private laboratory for analysis were subsequently destroyed by the laboratory in accordance with their advised practices. Other samples, kept by the CCG, were not refrigerated. Samples taken from the Fighting Island site (only) and provided to the SOPF were retained under refrigeration and were available.

In view of the inconclusive results in previous analyses, in January 2000, the Administrator contracted for a more detailed analysis of some of the samples previously held by the USCG laboratory, and those held by the SOPF. The Administrator awaits the outcome. In the meantime, the investigation continues.

3.31 Mystery Oil Spill – Little Lawn Beach, Newfoundland (1998)

Little Lawn Beach, Placentia Bay, was the scene of a discovery of small oil patches on August 3, 1998. The oil appeared to be tar-like. The CCG arranged for a beach survey by helicopter but in a closer ground survey it was discovered that about one kilometre of beach was affected, with much of the oil being buried by wave action. The CCG arranged for the clean-up and a total of 280 bags of oil and oil debris were recovered.

The Crown presented their claim for this incident, to recover the stated costs and expenses of the CCG, with the claim being received at the SOPF on June 21, 1999. The claim, amounting to $12,246.21, was investigated and assessed by the Administrator. On July 26, 1999, the Administrator authorized an interim payment of $10,889.13, plus interest in the amount of $742.21, interest being required in accordance with section 723 *CSA*.

Following upon consideration of additional information, a further payment was made on March 28, 2000, in the amount of $435.00 and interest of $49.89, in full and final settlement of the claim.

3.32 *Joanne* (1998)

The small Canadian dredging craft *Joanne* sank alongside its berth in the harbour of St-Thomas-de-Kent, New Brunswick, during a storm on August 12, 1998. The CCG in Saint John was informed and liaised with the dredger's owner by telephone. As a result, the owner arranged for all vents and other hull openings to be closed, the limited oil pollution to be cleaned-up and the craft to be raised. The SOPF was informed that no claims would be forthcoming to the Fund and the Administrator closed his file.

3.33 Mystery Oil Spill – L'Île des Barques, Quebec (1998)

On August 8, 1998, a CCG patrol vessel reported to the CCG Response Branch the presence of oil in the channel to the southwest of Île des Barques, just below Sorel in the St. Lawrence River. At the southern end of the channel is a stone weir and it was found that the oil had permeated the weir, leaching out according to the state of tide. The oil pollution persisted and on August 13, 1998, the CCG installed an absorbent boom below the weir, which the next day was found to be unable to withstand the current. A standard boom was then installed to best capture the oil washing off the weir. Tended on a regular basis, the boom was finally removed on October 22, 1998. It proved impossible to ascertain the source of the oil and it was declared a mystery spill.

The Crown submitted the claim, on behalf of the CCG, to the Administrator and it was received by him on March 26, 1999. The claim amounted to $22,152.81– approximately half of which was to recover the stated costs for the use of the CCG craft and booms. The other main charge in the claim was for the attendance of contractors who monitored the booms.

The SOPF investigated the source of the oil, together with a previous investigation by the CCG. Neither investigation could establish how the oil came to be held, below normal water level, within the stonework of the barrage.

In the Administrator's opinion some of the charges were not established, particularly the costs of the oil contaminated waste disposal, and others were not reasonable, especially those related to the use of the CCG craft. Accordingly, on November 8, 1999, the

Administrator arranged for an interim payment of $16,988.27, plus interest of $1,520.66, to be made to the CCG.

The March 31, 2000, CCG claims summary indicated that the CCG will not pursue the remainder. The Administrator closed his file.

3.34 Mystery Oil Spill – Sydport, Nova Scotia (1998)

The CCG reported that, on August 17, 1998, a sheen of oil had been found around ships tied-up at the Sydport facility in Sydney Harbour. Closer investigation found a thicker concentration of oil around the finger piers at the same facility. The CCG undertook clean-up action.

On August 18,1999, the CCG advised that their costs and expenses in this incident were minimal and they would not be instituting recovery action. With little likelihood of a claim from any other source, the Administrator closed his file on the incident.

3.35 Masson Ferry, Quebec (1998)

A CCG Sitrep reported that, on August 17, 1998, a local fire department reported to Environment Canada that there was an oil slick on the Ottawa River, which in due course came ashore at Masson, Quebec. The pollution appeared to be of a used lubricating oil type and, due to the southerly winds, it was thought to have originated from the Ontario side of the river. A local ferry service operates across the river in that general locality but denied that they were involved. About 300 metres of shoreline and three float planes were affected and Environment Quebec contracted for the clean-up. Environment Ontario was unable to find any sources of the oil along the Ontario shoreline. TCMS investigated, including taking oil samples from the ferries.

The samples were analyzed and a match was found between the oil on the Quebec side of the river and one of the ferries.

TCMS, in consultation with the Department of Justice (DOJ), decided not to proceed with prosecution of the ferry owners.

The CCG advise that they do not expect to make a claim on the SOPF for their minimal costs in this incident. There are no indications that any other third parties shall make a claim against the SOPF. Accordingly, the Administrator has closed his file.

3.36 *Miss Babs* (1998)

The *Miss Babs* is a 36 gross ton Canadian fishing vessel that sank in Miller Bay, a remote inlet some 15 kilometres south of Prince Rupert, British Columbia. It is not clear when the vessel sank but she was observed sunk on September 16, 1998, and at that time oil pollution was reported. The CCG responded and the owner arrived on scene on September 18, 1998. The SOPF appointed local counsel and employed a surveyor to determine the extent of the oil pollution.

Subsequently the CCG wrote to the owner requesting his intentions on

a) the pollution aspects; and

b) the hazard to navigation that the sunken vessel posed to other vessels.

No reply was received. Contractors employed by the CCG raised the *Miss Babs* and took her to a safe berth.

On October 6, 1999, the Administrator received a numbered invoice from DFO amounting to $31,542.17, for the clean-up costs and expenses incurred by the CCG, a Branch of DFO, in respect to the *Miss Babs* incident. The Administrator rejected the invoice. DFO arranged cancellation of same.

The Administrator noted that an invoice implies a debt owing. Section 710 *CSA*, however, stipulates that when a claim is filed with the Administrator, he shall investigate and assess the claim and offer compensation to the claimant for whatever portion of the claim the Administrator considers to be established.

On October 8, 1999, the Administrator received a claim presented in the normal manner from DFO for the same amount.

The Administrator investigated and assessed the claim, which claim also covered the raising of the wreck,

stated by the CCG to be necessary as part of the oil pollution prevention.

On November 22, 1999, the Administrator arranged payment of $23,836.70, plus $2,079.86 in interest, to be made to DFO, with the proviso that any further evidence and representations would be considered. At year end, no such documentation had been received.

Efforts are being made to find out the whereabouts of the vessel's owner, with a view to assessing the prospects for recovery of the monies paid to the Crown.

3.37 *Moruy* (1998)

The *Moruy* is a 34,422 gross ton Venezuelan tanker. On September 29, 1998, the ship grounded in the St. Lawrence River, off Champlain, Quebec, reportedly due to an electrical failure. The tanker was carrying approximately 50,000 tonnes of diesel oil. The bow embedded in the clay bottom and the forepeak tank became holed. The owners responded, together with the Canadian authorities, and booms were rigged. A local RO implemented its pollution prevention plan previously approved by the CCG.

On October 1, 1998, the *Moruy* was refloated with the help of tugs and was to be taken to Trois Rivières for inspection and repairs. Throughout the whole of the incident, no pollution was reported.

The CCG stated that TCMS took the prime role in responding to this incident. The CCG advised that their costs and expenses were below the threshold for recovery action, and that no claim from the CCG would be forthcoming for this incident. The Administrator then closed his file.

3.38 Mystery Oil Spill – Montreal Harbour, Quebec (1998)

On October 13, 1998, the Norwegian flag 9,975 gross ton cruise vessel *Seabourn Pride* was berthed at Section M5 in Montreal and during that day she refueled and offloaded waste oil. Early morning on October 14, 1998, she sailed for Quebec City. Four hours afterwards, oil was reported in Montreal Harbour, covering Sections M5 and M6. There were five harbour craft at M6, including a floating crane, and all experienced oiled hulls. The oil spill comprised both light and heavy oils. On the cruise vessel's arrival at Quebec City, arrangements were made for an LOU, made out in the names of the CCG and SOPF, to the amount of $60,000. TCMS also boarded the *Seabourn Pride* in that city but was unable to demonstrate the oil found at M5 and M6 came from that vessel. In the meantime the CCG contracted for the oil in Montreal Harbour to be cleaned up.

The CCG categorized the spill as being of the mystery type and, on March 4, 1999, the Crown presented a claim to the SOPF in the amount of $23,097.36 for their stated costs and expenses in this incident.

In accordance with his responsibilities, the Administrator assessed the claim. One of the costs in the claim, that for the manager of the RO, had not been paid by the CCG on the grounds that the individual had not been on site and was too remote from the clean-up. The Administrator supported this position. The amount involved was $1,360.00. In effect, this reduced the CCG claim to $21,737.36. The Administrator had concerns regarding a number of other individual charges in the claim, primarily related to the lack of substantiating invoices from subcontractors, and contractors adding an automatic mark-up of 10 per cent for handing subcontractors invoices, without providing justification.

On November 3, 1999, the Administrator made a payment covering the established items of $20,263.15, plus interest of $1,319.65.

The oil spill itself was investigated by the SOPF. It appeared that one of two ships was involved; either the cruise vessel itself, or the small craft that was employed to offload the used oil. Both ships denied responsibility. It proved impossible to show which vessel was the origin of the spill and the Administrator, agreeing with the CCG original designation, classified it as a mystery spill.

The March 31, 2000, CCG claims summary noted that the CCG will not pursue the remainder of their claim. The Administrator closed his file.

3.39 *Canmar Valour* (1998)

This is a 15,584 gross ton containership that was berthed at Section 79, Montreal Harbour on November 10, 1998, when there was a heavy fuel oil spill during refueling from a shore tanker truck. It was estimated that about 250 litres of oil were retained on the deck of the vessel with another 1,000 litres going into the harbour. The ship accepted responsibility for the spill and engaged contractors for the clean-up. The CCG monitored the operation. The CCG obtained an LOU for the amount of $200,000 on behalf of both themselves and the SOPF. TCMS investigated and also obtained an LOU for $100,000.00 to cover any potential fine.

The CCG reports that on March 23, 1999, the shipowner provided the CCG with a cheque for $7,010.16, the amount of the CCG claim for its monitoring costs and expenses. Normally this would have ended this incident, but as will be seen in the next incident report, oil from the *Canmar Valour* had escaped downstream causing further pollution.

The Administrator did not release the LOU, because of the further claim. On September 13, 1999, the Administrator negotiated the release of the monies due to the CCG, but still retaining the validity of the LOU.

On September 28, 1999, the *Canmar Valour* pleaded guilty to the oil spill at Section 79 and was fined $20,000. The September 30, 1999, CCG claims summary noted that its claim had been settled by the shipowner.

The Administrator closed his file on the incident, but retained the LOU obtained in the case, because of the claim noted in the following incident.

3.40 *Canmar Valour* (1998)

In previous years, this incident had been reported as a mystery oil spill, with the ship *Canmar Valour* as the suspect ship involved. The Administrator now has evidence that the oil in this case came from the *Canmar Valour*.

Produits Shell Canada Limitée had floating booms permanently installed off its facility at Section 103 in Montreal Harbour at the time of this incident. It was reported that booms were opened on November 14, 1998, to permit two vessels to berth at the facility and oil floated in with the current. Shell employed contractors to clean up the oil, including that which fouled the hulls of the two ships required to berth there. The oil was of the heavy variety and the quantity estimated to be about 100 litres.

TCMS further investigated this later oil pollution and obtained a match between oil samples found at Section 103 and the previous spill involving the *Canmar Valour* at Section 79.

On April 6, 1999, the Administrator received a claim from Shell amounting to $15,456.00 to recover their stated direct costs and expenses responding to this incident. The Administrator required better substantiation for some of the charges and this information was provided by Shell. Shell further advised that they might submit an additional claim for demurrage costs they incurred in the delay of the vessel because of the oil-contaminated hull. The hull had to be cleaned before it was cleared for sailing.

Proof became available to the Administrator of the *Canmar Valour*'s involvement with this spill. The *CSA* contemplates that the polluter pay. Accordingly, on August 4, 1999, the Administrator requested that counsel for the ship negotiate a settlement directly with Shell.

On September 17, 1999, Shell presented an additional claim of US$14,375.83 for the demurrage that, on September 28, 1999, was amended to Can$9,739.17. In turn, this further addition to the claim was passed to the representatives of the *Canmar Valour*. The Shell claim now totaled $25,245.17.

On March 20, 2000, counsel for the ship offered Shell a compromise and settlement without prejudice.

Throughout, the Administrator has intervened with Shell and counsel for the *Canmar Valour*, towards achieving a direct settlement of the Shell claim. As of March 31, 2000, no settlement had been agreed.

3.41 Mystery Oil Spill – Cape Shore, Newfoundland (1998)

Another mystery oil spill affecting wildlife on Newfoundland shores was reported on December 3, 1998. The spill had come ashore centred on Cape Shore, Placentia Bay, and, initially, it was reported that 41 dead oiled birds had been recovered. It is reportedly estimated that, based on the number of dead birds actually recovered on or near-to the shore, 10 times that number die at sea unrecovered.

Government officials took oil samples for analysis. On December 17, 1998, the media reported that Canadian officials were arranging for the oil from 30 ships to be sampled at their arrival ports. The media also reported on December 17, 1998, that a total of 340 dead birds had been recovered on the Avalon Peninsula since December 3, 1998.

The SOPF has received no further information concerning this incident. The Administrator has closed his file.

3.42 Mystery Oil Spill – Montreal Harbour, Quebec (1998)

The CCG reported a spill of oil had been found between Sections 45 and 62, Montreal Harbour, on December 9, 1998. Oil was also found at Section 34 surrounding a ship, but the ship was eliminated as the source. Even after the ship sailed the oil continued to surface at the berth and it was agreed between the authorities that the origin was a shore source. In the absence of action by any other body, the CCG arranged for the containment and clean-up of the oil.

The Port of Montreal subsequently confirmed that they had accepted the CCG's costs and expenses in this regard and the Administrator closed his file.

3.43 *Elton Hoyt 2nd* (1998)

The Ontario Ministry of the Environment reported that this 10,969 gross ton American Great Lakes self-unloading vessel had, on December 30, 1998, spilled an estimated 1,000 litres of diesel fuel into the St. Clair River, while refueling alongside at Corunna, Ontario. The ship contracted with the RO to effect the containment and clean-up. It is reported that a fitting was left off a sounding pipe and the oil overflowed down through a washroom drain, into the water.

On November 30, 1999, the CCG obtained confirmation that the ship had paid the RO for the clean-up. The CCG costs and expenses for monitoring this incident were stated to be minimal and below the threshold for recovery action. The Administrator then closed his file on the incident.

3.44 *Walpole Islander* (1999)

Initially this incident was reported as a mystery spill. On January 20, 1999, a slick of reddish diesel was reported at the Walpole Island Custom Ferry Dock, in the St. Clair River, Ontario. The two Walpole Island ferries were docked there, but it proved impossible to show that the oil was coming from either vessel. The CCG contracted for the containment and clean-up. The spilling of oil continued and by January 25, 1999, approximately 270 litres of the diesel had been recovered. Eventually, it was discovered that ice had caused a small crack in a shipside fuel tank of the Canadian 72 gross ton ferry *Walpole Islander*. The owners accepted responsibility. One of the environmental concerns was the extensive wetlands nearby.

The CCG reported that their claim for recovery of their costs and expenses in this incident amounted to $80,780.53. The Administrator advised the CCG that he understood the ferry owner's insurance contract to contain a provision to the effect that any claim against the policy must be made within 12 months from the date of the occurrence. The CCG advised the Administrator that they had submitted their claim directly to the ferry owner on January 10, 2000.

3.45 Mystery Oil Spill – Cape Breton, Nova Scotia (1999)

The media reported that, on the weekend commencing on February 6, 1999, local bird watchers were out along eastern beaches of Cape Breton when they found dozens of oil contaminated seabirds, both dead and alive. It was further reported that Environment Canada biologists and TCMS were investigating.

Subsequently, the CCG stated their costs and expenses for this incident were minimal and below the threshold for recovery action; consequently they will make no claim against the SOPF. In the absence of further developments, the Administrator has closed his file on the incident.

3.46 *Catalina Venture* (1999)

A TSB Occurrence Report was received advising that, on March 1, 1999, this 70 gross ton Canadian fishing vessel sank alongside at her berth in Port Saunders, Newfoundland; the port being ice covered at the time. Port Saunders is situated on the northwest coast, just south of the Strait of Belle Isle. The sinking was reported to the CCG. The CCG liaised with the owner by telephone to ensure the appropriate action was taken to contain and clean up oil released by the sinking, which costs were paid by the owner.

The CCG advise that they do not know of any claims that may be presented to the SOPF as a result of this incident. In the circumstances, the Administrator has closed his file.

3.47 *Solon of Athens* (1999)

This was a 46,132 gross ton Vanuatu flag bulk carrier that, on March 9, 1999, was alongside at a Richelieu River berth in Sorel, Quebec, when she experienced a broken ballast water pipe routed through an oil tank. This breakage released an estimated 180 litres of a mixture of light oil and diesel into the river. The ship immediately contracted for the necessary containment and clean-up but it was only later that CCG and TCMS were informed. The CCG provided personnel to oversee the operation, which was completed to their satisfaction. The CCG obtained an LOU on behalf of the ship for $7,000.00 to cover their costs and expenses.

The Administrator received the Crown's claim on June 17, 1999, to recover their costs and expenses in the incident that were stated to amount to $4,717.24. The Administrator reviewed the claim and, on June 28, 1999, sent a copy to the *Solon of Athens* local representatives in Montreal with the request that direct settlement be made with the Crown. As no reply had been received, on January 14, 2000, counsel for the Crown sent a reminder letter to the ship's local representatives. The local representatives replied on January 19, 2000, that they had not received the claim from the SOPF, but advised that the P&I Club were dealing with the pollution incident through local counsel.

Information was later obtained by the SOPF that the *Solon of Athens* had been broken-up in India on June 28, 1999.

Little progress was made in obtaining payment of this claim during the remainder of 1999 from the shipowners. The Administrator assessed the Crown's claim and, on March 16, 2000, arranged to pay the claim in full, namely $4,717.24 plus the applicable interest of $350.99.

At the end of the current fiscal year the Administrator was engaged in efforts to achieve settlement of his recovery claim, and the LOU was extended by the P&I Club in light of same.

3.48 *Gordon C. Leitch* (1999)

This was one of the more serious incidents reported recently in that the clean-up measures taken and costs incurred were considerable. The *Gordon C. Leitch* is a 19,160 gross ton Canadian Great Lake vessel and, on March 23, 1999, she was berthed at an iron-ore facility in Havre-Saint-Pierre, Quebec, on the lower north shore of the St. Lawrence River. It was necessary to move the ship along the quay for the loading operation but in this process, under high wind conditions, the bow blew off the quay, allowing the stern to drift in and hit a dolphin. This striking cracked the hull at a shipside fuel tank, releasing an estimated 49 tonnes of heavy fuel oil.

The bay of Havre-Saint-Pierre is an environmentally sensitive area that includes a National Park, traditional waterbird hunting grounds and a shell fishery. The shoreline was still ice covered and, to a degree, this assisted in reducing the spread of the oil. The owners invoked their arrangement with Société d'Intervention Maritime (SIMEC) and directed the clean-up under CCG guidance. It was stated that the costs and expenses for this work would approach $5 million.

The CCG, in this operation, claimed costs and expenses totaling $233,065.00. This amount was paid by the shipowners on October 25, 1999.

3.49 *Algontario* (1999)

This 18,883 gross ton bulk carrier grounded in the Neebish Channel off Sault Ste. Marie on April 5, 1999. The vessel sustained bottom damage, but there was no pollution from the fuel tanks. The shipowners activated their arrangement with the Eastern Canada Response Corporation (ECRC), who boomed around the vessel to contain a possible oil spill. Arrangements were also made with a contractor to remove oil from the ship to a lightering vessel to prepare for the refloating operation. The CCG and TCMS were in attendance.

The ship was successfully refloated with no pollution on April 7, 1999.

3.50 *Paterson* (1999)

This is a general cargo vessel of 8,618 gross tons, which was carrying a cargo of grain when it grounded in Lac Sainte Francis, St. Lawrence River, on April 5, 1999. There was no pollution as a result of the grounding, but the shipowner gave notice to his RO to be in readiness. Arrangements were also made to lighten the vessel of some of its cargo, in preparation for towing the ship off. This was successfully carried out on April 9, 1999, with no pollution occurring. TCMS and CCG were in attendance.

3.51 *Sam Won Ho* (1999)

This vessel was originally a South Korean freezer fishing trawler and had been sold to new owners and berthed in Long Harbour, Newfoundland, where she was being converted to a barge.

On April 12, 1999, the vessel sank at its berth with resulting oil pollution. The CCG responded to the spill and incurred stated costs and expenses in the amount of $99,878.55, which amount was claimed from the SOPF on December 29, 1999. On March 2, 2000, the CCG advised that the claim had been revised to $96,856.92.

The claim was investigated by the Administrator to verify the established and non-established items. An all-inclusive offer of settlement was made in the amount of $80,000.00, which was accepted by the CCG. Payment was directed on March 3, 2000.

The Administrator is considering what reasonable options exist regarding cost recovery of the monies paid. Environment Canada is also investigating this matter.

It should be noted that this vessel was involved in a previous pollution incident at Long Harbour in July 1997, that resulted in a claim to the SOPF; reported in the 1997-98 Annual Report under the name of *Sin Wan Ho*.

3.52 *Orient Tiger* (1999)

This took place at the Come By Chance refinery, Placentia Bay, Newfoundland. The *Orient Tiger* is a 132,724 gross ton Bahamian registered tanker, owned by a Hong Kong company.

On April 13, 1999, the refinery reported that No. 6 fuel oil was escaping from the "high sea discharge opening." The ship was immediately able to stop the out-flowing oil and it was subsequently found that an oil line passing through a water tank had fractured. It was estimated that some six to 10 barrels of oil had been contained in the booms deployed by the refinery. The ship invoked its arrangement with the ECRC, which provided personnel to effect a clean-up,

monitored by the CCG. A CCG helicopter overflight on April 14, 1999, found an oil slick some three miles from the spill site, close to Woody Island, Placentia Bay. This slick was investigated the next day and found to be comprised, mainly, of an oil sheen that was rapidly dissipating. No clean-up action was considered necessary.

The CCG obtained their own LOU to cover the costs and expenses for their attendance at the spill. TCMS instituted a prosecution of the *Orient Tiger* for the spill and, on January 10, 2000, the ship entered a plea of guilty, and was fined $8,500.00. The March 31, 2000, CCG claims summary stated "Settlement reached with the shipowner. Payment received." The SOPF had not been involved. The Administrator closed his file.

3.53 *Sunny Blossom* (1999)

This vessel is an 11,598 gross ton Bahamian flag double hull chemical tanker that was involved in at least three incidents. It came to the attention of the SOPF when transiting the Great Lakes in 1999. The vessel was engaged in the caustic soda trade, in and out of the Great Lakes.

On April 24, 1999, she grounded off Kingston, Ontario, in US waters. The USCG responded to the grounding. The CCG attended at the site. The *Sunny Blossom* was refloated, with no release of a pollutant.

The second incident, a grounding, is reported at 3.56 herein. The third incident was on July 26, 1999, when the vessel struck an arrester wire in Iroquois Lock, Ontario.

3.54 Mystery Oil Spill – Paspébiac, Quebec (1999)

On May 11, 1999, the CCG was advised by the provincial environment department that there was oil on the water of the harbour. The spill was investigated by the Harbour Master and TCMS. No source for the spill could be verified and it was classified as a mystery spill. This was also confirmed by provincial officials.

Reports were made to the CCG of this fact and arrangements were made for a local contractor to clean up the spill. This work was completed during the morning of May 14, 1999.

The CCG submitted a claim in the amount of $2,398.86 to the SOPF, which was received on February 14, 2000. At year end, the claim was being investigated and assessed.

3.55 *Ariel* (1999)

Diesel fuel was observed leaking from the Norwegian flag 44,985 gross ton ore/bulk/oil (OBO) *Ariel*, on June 14, 1999, when she was alongside the Come By Chance refinery jetty in Placentia Bay, Newfoundland. On examination, the shipside plating was found to be cracked. Booms were immediately deployed by the refinery, and the *Ariel* invoked its arrangement with the ECRC for the necessary clean-up. The ship's crew lowered the oil in the affected tank until below sea level, thereby stopping further outflow. It was estimated that two barrels of diesel oil had been lost overboard.

The CCG and TCMS sent officers to the site, each covering their respective mandates. The Administrator awaits developments.

3.56 *Sunny Blossom* (1999)

Following on from the previously reported grounding incident, this 11,598 gross ton Bahamian flag chemical tanker grounded again in the Great Lakes system on July 16, 1999, in Canadian waters in the St. Lawrence Seaway off Cornwall Island, Ontario. The CCG responded and stood by the vessel until it refloated.

3.57 *H. O. No. 2* (1999)

The CCG was informed on July 26, 1999, that this 169 gross ton wooden barge, built in 1910, was taking on water in Prince Rupert harbour, British Columbia, and in danger of sinking. The craft had some 9,000 litres of gasoline in various tanks, and smaller quantities of old engine and other oils aboard. On investigation it was found that the owner had, without permission, moored the barge and seven other craft associated with the enterprise at a privately owned facility in the harbour. The owner of the facility initially responded and then turned over the responsibility for the safety of the craft to the CCG. The owner of the craft could not be immediately found.

On July 27, 1999, the CCG contracted for a survey of the craft and to stabilize the leaking barge. The owner was traced and the CCG arranged a meeting with him on August 3, 1999. The owner agreed to accept his responsibilities in the situation and confirmed that he would remove the craft by September 3, 1999.

In view of the potential expenses that could be incurred by the Crown and the unknown financial circumstances of the owner, the Administrator wrote to the CCG on August 5, 1999, expressing his concern regarding cost recovery. As it transpired, the CCG costs and expenses were considered below the threshold for recovery action. The craft, including *H. O. No. 2*, had been removed from the harbour. In view of the fact that no claim will be forthcoming from the CCG and the circumstances being such that any third-party claim is unlikely, the Administrator closed his file.

3.58 Mystery Oil Spill – Patrick's Cove, Newfoundland (1999)

Patrick's Cove is a small community on the east side of Placentia Bay. On August 10, 1999, people swimming in the cove found themselves covered with spots of oil. The incident was reported. It also transpired that oil had been seen coming ashore two days previously. The CCG responded and found oil in scattered locations along the beaches from St. Bride's to Gooseberry Cove, a distance of some 10 nautical miles. An overflight on August 11, 1999, revealed no visual signs of pollution in the area. CCG personnel responded to the clean-up required and the media reported some 100 kilograms of oiled debris were recovered from the beaches. Oiled birds and oiled chicks were observed in the area.

The CCG continued to monitor the shoreline and requested that further overflights be made.

3.59 Mystery Oil Spill – Cumberland, Ontario (1999)

A local resident of Cumberland, a village situated on the Ottawa River some 20 kilometres east of Ottawa, reported sighting an oil spill in a creek early in the morning on September 2, 1999. Two officers from the CCG base at Prescott, Ontario, responded the following day and cleaned up an estimated half litre of an old oily mixture. TCMS arrived that same day, September 3, 1999, to investigate. It proved impossible to ascertain from where the oil originated and it was termed a mystery spill.

3.60 *Mersey Viking* (1999)

The TSB reported that, on September 5, 1999, this 1,007 gross ton Canadian fishing vessel, struck bottom off Fisherman's Harbour, when outbound from Country Harbour, Nova Scotia. The vessel was holed and reportedly lost some 4,500 litres of diesel into the sea. The *Mersey Viking* made port safely for repairs. The CCG was not called upon to respond and the diesel dissipated naturally. No claim has been received at the SOPF and it seems that any claim is unlikely. The Administrator has therefore closed his file on the case.

3.61 Mystery Oil Spill – Ungava Bay, Nunavut (1999)

On September 27, 1999, the ship *Aivik* reported to the CCG Traffic Centre at Iqaluit that it had sailed through patches of an unknown hydrocarbon near the eastern entrance to Ungava Bay. On September 29, 1999, the CCG ice reconnaissance aeroplane confirmed the existence of the oil slick.

Pursuant to the working agreement on the response of government and regulatory agencies to spills in the Northwest Territories, Indian and Northern Affairs Canada, was designated lead agency responsibility. An aircraft was chartered and overflights were carried out on October 1, 3 and 6, 1999, with no oil being sighted. It is believed that heavy seas had dissipated the slick, with no visible impact on the shoreline. There are no potential shore facilities in the area that could have caused the occurrence and the source was therefore classified as a mystery spill.

On February 21, 2000, Indian and Northern Affairs Canada submitted a claim to the SOPF in the amount of $15,214.92 for the costs involved in this response.

After investigation and assessment, an offer of settlement was made by the Administrator and accepted by the department in the amount of $6,410 plus interest of $228.05 on March 28, 2000. The Administrator closed his file.

3.62 Holland Marina (1999)

This marina is situated in Newmarket, Ontario, in the cottage lake area north of Toronto. On October 6, 1999, a fire was reported in the marina that resulted in the sinking of 12 to 15 small craft, causing some pollution. The CCG provided the initial response to the incident. The marina was declared a crime scene by the local police.

On October 8, 1999, the marina owner prepared a three-day plan to secure the site that, with minor modification, was approved by the CCG and Environment Canada. It was estimated that some 3,300 litres of gasoline had been released. Clean-up efforts, undertaken by a contractor, began on October 9, 1999.

The CCG monitored the operation and state that the marina's insurance company will accept their costs and expenses in the incident.

The March 31, 2000, CCG claims summary states that a claim is being prepared.

3.63 Reid Point Marina (1999)

This marina is situated near Port Moody, British Columbia, at the eastern end of Vancouver Harbour. It has many floating mooring piers, some of which are covered. Early morning on October 16, 1999, a fire broke out in one of the covered structures (boathouse) at the facility and spread to some of the boats. The local fire department and a Vancouver Port harbour craft responded and the fire was eventually extinguished. Three marine craft were reported sunk and four others damaged; four boathouses had collapsed.

Insurance companies covering two of the vessels accepted responsibility, without prejudice, for the clean-up and salvage of the sunken vessels. The work commenced on October 17, 1999. Following legal advice, the insurers stopped the work on October 19, 1999. The CCG then contracted with the local RO to continue the task. The RO completed the final "mop-up" of the boomed area on October 25, 1999. Environment Canada coordinated the disposal of approximately 80 bags of recovered contaminants.

3.64 *Radium Yellowknife* (1999)

This 235 gross ton Canadian tug departed Hay River, Northwest Territories, in September, 1999, with a tow of nine barges in three stacks of three. The destination was Thunder Bay, Ontario. The convoy put into Iqaluit, Nunavut, to make repairs. By late October, freeze-up in Iqaluit was imminent. On October 28, 1999, a TCMS Pollution Prevention Officer ordered the convoy to winter at Iqaluit. The tug and barges

were beached. During the first week of November, fuel and contaminated bilge water was pumped from the tug and barges to holding facilities on shore to reduce the risk of pollution. The CCG assisted in the operation.

3.65 *Alcor* (1999)

Following a reported steering gear problem this inbound 16,136 gross ton Maltese flag bulk carrier on November 9, 1999, ran out of the channel going hard aground in the St. Lawrence River. The grounding position was off the northern tip of Île d'Orleans, some 48 kilometres northeast of Quebec City. The ship was loaded with clinker, a cement mixing agent. The double bottom tanks contained an estimated 130 tonnes of residual bunker oil. Other oils were in engine room tanks. TCMS and the CCG attended the site together with the RO, the latter organization contracted by the ship. It was stated that approximately 3,000 Canada geese were in the area.

Attempts were made to refloat the ship that same day and again the next day, November 10, 1999. Both attempts were unsuccessful. On November 10, cracks were noted in the ship's hull and by the next day there was a large crack around the hull, in the vicinity of amidships; some of the cargo escaped into the river. The RO had boomed the ship but there was no pollution.

The Crown sent the owners a Letter of Intention, pursuant to the *CSA* and the *Navigable Waters Protection Act*. On November 13, 1999, the owner responded by preparing submissions for bids to salvage the *Alcor*. On November 22, 1999, the contract to refloat the ship was awarded to a local salvage company. This company carried out temporary repairs to the ship and offloaded some of the cargo into another ship to facilitate the refloating. The refloating successfully took place on December 5, 1999, and the *Alcor* was towed to a safe berth in Quebec City.

The Crown incurred considerable costs for the attendance of the TCMS, CCG and Environment Canada during this incident. The Maltese authorities confirmed the ship was still owned by the original owners. To protect his interest, the Administrator took steps in preparation to obtain security pursuant to subsection 677(11) *CSA*, if necessary.

3.66 *Kaye E. Barker* (1999)

While refueling during the morning of December 17, 1999, at a refinery dock in Corunna, Ontario, there was a spill of approximately 900 litres of bunker C from the 11,948 gross ton US registered ship *Kaye E. Barker*. The oil overflowed from a vent and some went into the water.

The ship employed the local RO for the necessary clean-up. The CCG were in attendance. The on-water clean-up was completed that same day.

There remained limited shoreline pollution that was cleaned-up later.

3.67 *Tachek* (2000)

This vessel is a 789 gross ton Canadian ferry owned by the BC Ferry Corporation and was engaged on a relief voyage between the Swartz Bay terminal on Vancouver Island, British Columbia and the Outer Gulf Islands. On February 20, 2000, while disembarking a loaded gasoline tank truck at Sturdies Bay, Galiano Island, a rupture was caused to the tank and approximately 5,000 litres of gasoline spilled. Because the ferry was on a designated dangerous goods voyage, there was no other general vehicular or passenger ferry traffic on board. Most of the spilt gasoline was retained on the deck of the ferry, but an unknown quantity escaped.

Precautionary measures were taken to reduce the risk of ignition in and around the ferry. The CCG was involved and TCMS conducted an investigation into the circumstances of the accident.

The Administrator believes it unlikely that a claim will result to the SOPF as a result of this occurrence.

3.68 *Leonis* (2000)

The *Leonis* is a 52,176 gross ton Italian flag tanker, and on February 23, 2000, was loading a cargo of crude oil at the new Whiffen Head oil terminal in Placentia Bay, Newfoundland. The terminal transhipsoil from the Hibernia offshore oil field. During the loading process a cargo tank air vent valve failed to operate as designed and the tank over-pressurized, causing oil to be sprayed on to the deck and over the side of the ship. The loading sequence was changed and the problem corrected. The crew worked to clean the ship. The ship employed the local RO to clean up the oil in the water and on the shore.

Later that day, the *Leonis* completed loading and sailed. Seventeen drums of oiled debris were noted as being retained on the deck of the ship and arrangements were made to have the *Leonis* inspected at its next port of call, Philadelphia, PA, US, to ensure correct disposal of the debris.

It is stated that it is unlikely that a claim will be made against the SOPF as a result of this incident. The Administrator has closed his file.

3.69 *Miles Sea* (2000)

Overnight on March 18/19, 2000, the 15 metre licensed Great Lakes fish tug *Miles Sea* sank at her berth in Lions Head Harbour. Lions Head Harbour is situated on the eastern shore of the Bruce Peninsula, Georgian Bay, Ontario.

The sinking is the subject of an Ontario Provincial Police investigation. The owner stated that the fishing vessel had no insurance cover. There was some pollution, which was responded to by the CCG. The vessel was salvaged.

3.70 *Bovec* (2000)

On March 21, 2000, in what was described as extreme wind conditions, this 20,433 gross ton St. Vincent registered bulk carrier dragged her anchor and was driven ashore in Prince Rupert harbour, British Columbia. The vessel was light ship at the time, but had onboard 293 tonnes of bunker fuel, and 27 tonnes of diesel. The owners, the RO, TCMS, the CCG and other agencies responded.

The CCG obtained an LOU in the amount of $125,000.00 from the P&I Club. The *Bovec* was refloated on April 5, 2000, and taken under tow to a berth in Prince Rupert harbour for an initial survey, during which extensive damage was found. The complete operation was undertaken with no release of pollution. Later, the *Bovec* was towed to Vancouver for further survey and a decision as to the 26-year-old bulk carrier's future.

"... the strategy emphasizes the pressing need for an Arctic marine spill contingency plan that clearly defines the role and responsibility of each organization..."

4. Issues and Challenges

Arctic Response Strategy

The CCG is the lead federal agency for all ship-source oil spills in Canadian waters. Under CCG leadership, the current industry-based marine oil spill preparedness and response regime was established in 1995.

Under the *CSA*, the CCG certifies a network of four private-sector owned and operated ROs. The system enables industry to respond to its own oil spills of up to 10,000 tonnes (full-scale international tier 4) in waters south of 60° north latitude. Any ship operating in these Canadian waters is required by regulation to have, in advance, a contractual arrangement with a certified RO. However, there is no certified RO for waters north of 60° north latitude. In the Arctic, ships do not need to have such contractual arrangements for oil spill clean-up. The CCG has overall responsibility for preparedness and response in all Arctic waters.

Arctic Response Strategy

In light of this responsibility, the CCG's Central and Arctic Region developed an "Arctic Response Strategy" and produced a report in November 1999. The Strategy was formulated by an extensive consultation process with other federal departments, the territorial governments, and commercial marine transportation industries operating north of 60°. Furthermore, a series of focus-group sessions were held in 11 different communities across the Arctic territories. This direct approach allowed local dialogue, and it helped foster community-based participation.

As explained in the strategy report, the agreed course of action is to improve response capabilities and prevention.

Prevention plan

The report recommends that CCG and TCMS develop an Arctic Pollution Prevention Plan, which will facilitate the appointment of Pollution Prevention Officers in the northern communities. Local individuals would be trained to take oil samples, obtain evidence and, if necessary, detain ships after consultation with TCMS.

Contingency plan

In terms of preparedness, the strategy emphasizes the pressing need for an Arctic marine spill contingency plan that clearly defines the role and responsibility of each organization that may be called upon. In addition to administrative procedures, personnel training and simulation exercises, the plan would identify the primary stockpiles of equipment and other resources required to clean up assorted types of oil in different geographical areas.

Recommendations

To ensure an efficient response to a ship-source oil spill, the report makes 10 recommendations, including:

- establishment of an Arctic CCG Auxiliary and selection of community response officers;
- equipping response areas with a 1,000 tonne (air-transportable) response capability; and
- conducting further research into "in-situ" burning and the use of dispersants and other methods of cleaning up oil in ice.

The report also notes that, in addition to stockpiling a community-based response capability of clean-up equipment, large staging sites must be established south of 60° (e.g. St. John's, Quebec and Vancouver).

There are issues of cost-effectiveness and logistics, including transportation difficulties, that must be addressed to prepare and respond effectively to marine oil spills across the immense geographical area of the Canadian Arctic. It will be a challenge during a crisis to deliver appropriate equipment on a timely basis. Pre-assembly and rapid loading and deployment seem to be essential.

This is an important file from an SOPF perspective. Strong support from all stakeholders is essential to maintain an effective national oil spill regime.

"The SOPF cannot recover payments made for cleaning up these mystery spills – the identity of the polluter is unknown."

Port Reception Facilities for Oily Waste

Study underway

The question of adequate reception facilities for residual oils and other ships' waste at Canadian ports and oil refineries is under study by a committee of the Canadian Marine Advisory Council (CMAC). The committee's focus group is led by TCMS. It is consulting with representatives of Canadian shipping, petroleum industries and port authorities, as well as other stakeholders.

The Administrator intends to follow the CMAC progress closely, because of the problem of chronic mystery oil spills, particularly in eastern Canada.

The provision of adequate waste disposal facilities might improve the current situation.

EU directive

It is reported that a proposed European Union (EU) directive on port reception facilities for ship-generated waste might soon become law. This directive aims to reduce discharges at sea by insisting that each EU member port have adequate waste reception facilities in place and that visiting vessels utilize and also pay for them. Under discussion are whether fees should be payable regardless of whether a ship drops off waste, and what proportion of fees are to be paid according to the quantity of waste delivered.

Further, the nature of this global problem has recently prompted the Marine Environment Protection Committee (MEPC) of the International Maritime Organization (IMO) to revise guidelines to encourage the better and more active use of port waste reception facilities. The IMO guidelines are intended to help achieve the elimination of intentional discharge and pollution of the marine environment by ship-source oil and other harmful substances.

A recent report of MEPC states: "Port States failing to provide adequate reception facilities will make it harder to deal with the enforcement of ships' illegal discharge at sea."

Illegal Discharge of Oily Waste at Sea

Mystery spills

Most years, the Administrator reports the presence of mystery oil spills found on exposed shorelines, principally on the eastern seaboard of Canada, often in Newfoundland. The oil is devastating to wildlife and often a considerable expense to the public purse from clean-up claims paid by the SOPF. The SOPF cannot recover payments made for cleaning up these mystery spills – the identity of the polluter is unknown.

"Federal government departments and agencies are using available resources to combat oil pollution caused by passing ships."

These problems are not unique to Canada. Marine pollution is indiscriminate. By its nature it is transboundary. Its effects have repercussions on a global scale. At the international level, IMO continues to tackle the issues associated with the illegal discharge of ship-generated oily waste from all classes and sizes of ships. Such discharges are often from ships' machinery space bilges, which accumulate oily waste from machinery spaces.

Federal government departments and agencies are using available resources to combat oil pollution caused by passing ships. For example, Environment Canada uses radar satellite imagery to monitor those waters where the pollution problem is most severe.

There is also a federal aerial surveillance program managed by the CCG for the detection of oil spills in the marine environment. These surveillance activities are designed as a deterrent to intentional pollution and for the identification of polluters.

Dedicated aircraft

Currently, there are three dedicated aircraft utilized by the CCG:

- a Twin-Otter located in Vancouver, which patrols Vancouver Island's Inner Passage, the Strait of Juan de Fuca and the West Coast Tanker Exclusion Zone, as well as the Queen Charlotte Islands;
- a Dash-8 located in Ottawa, which patrols the Great Lakes, the St. Lawrence River, the Gulf of St. Lawrence, Cabot Strait and the coast of Nova Scotia, including the Bay of Fundy; and
- a Beechcraft King Air located in St. John's, which is primarily contracted for fisheries patrols but also conducts dedicated pollution surveillance flights off the coast of Newfoundland when available.

The patrol aircraft are equipped with video and still cameras and other computerized imaging equipment, which record vessel discharges and other pollution sightings. Environment Canada also operates a DC 3 aircraft.

Patrol missions

The CCG advises that during the fiscal year 1998-1999 the patrol aircraft flew 6,477 hours on 1,028 patrols and overflew 127 ships. In the fiscal year 1999-2000 the number of patrol missions were reduced substantially from the previous year: the aircraft flew 4,814 hours on 846 patrols and overflew 68 ships.

Prosecution efforts

TCMS Maritimes Region has reported on the success of its prosecution efforts aimed at ships polluting off the Atlantic coast. For example, during the 1999-2000 fiscal year, prosecutions were successful against six ships for offshore oil release and one other ship was referred to its flag State. Additionally, it is noted that the TCMS proceeded with another 14 prosecutions for spills within a harbour or at an offshore oil production site.

Enforcement

The importance of enforcement is noted elsewhere in this annual report. The Director of the US Environmental Protection Agency (EPA) office of Emergency and Remedial Response characterizes enforcement as the key to the protection, prevention, preparedness, and response continuum for environmental protection.

Oil Spill Response Regime Changes

"On March 31, 2000, the Minister of Fisheries and Oceans announced the implementation of changes to the response regime."

Last year's annual report addressed the Department of Fisheries and Ocean's (DFO) discussion paper, dated December 1998, on "Governance" issues associated with the Canadian oil spill preparedness and response regime.

On March 31, 2000, the Minister of Fisheries and Oceans announced the implementation of changes to the response regime. They include, *inter alia*, a newly established Response Organization User Committee, and a renewed role for the Regional CMAC. There will also be a new National Advisory Council to review national issues of preparedness and response, and to ensure Canada is prepared to respond to a major oil spill.

It was stated that the Administrator will be invited to be a member of the National Advisory Council. The Administrator is pleased to note CCG confirmation that measures are underway to improve the timeliness and consistency of CCG claims submitted to the SOPF. In a separate report on stakeholder consultation to the discussion paper, the CCG acknowledges that the SOPF turn-around time for claims has shortened significantly.

Limitation of Shipowners' Liability

Increased liability

Last year's annual report noted that, when the changes in S.C. 1998 C.6 enter into force, the limits of liability for ships other than oil tankers in Canadian waters will increase substantially. The changes came into force on May 29, 1999.

It is instructive to refer to the *Ossian* incident, which was governed by the previous regime. The section of this year's annual report covering oil spill incidents in Canada details a pollution claim involving this Canadian fibreglass pleasure craft of 12.5 gross tons. The yacht caught fire on August 14, 1997, and the CCG responded to the release of oil and incurred a total expenditure of $16,986.18. The yacht had a calculated limit of liability of $3,163.07, in accordance with the provisions of the *CSA* in force at the time. The insurers paid the CCG for its costs and expenses, but only to the owner's limit of the liability. The SOPF had to pay the CCG the amount that the claim exceeded the shipowner's limit of liability.

Now, however, under the changes effective May 29, 1999, the new limit of liability of an owner of a ship under 300 gross tons, other than an oil tanker, including privately owned pleasure craft, is $500,000.00, irrespective of actual tonnage.

Concern

The Administrator is advised that, prior to and subsequent to the enactment of the legislation, consultations were held with various boat owner associations and the marine insurance industry. However, based on past experiences, it is a concern for the SOPF that many ships under 300 gross tons operating in Canada might not hold adequate, or any, insurance cover. In any event, the owners of such ships are now exposed to a considerable personal strict liability in the event of an oil pollution incident.

Marine Liability Act

As a matter of record, the *Marine Liability Act* (Bill S-17) was introduced in the Senate of Canada on March 2, 2000. Part 3 would implement existing provisions of Part IX of the *CSA* as amended by S.C. 1998 C.6. Part 6 would implement existing provisions of Part XVI of the *CSA*.

"The oil pollution caused by the Erika incident has resulted in calls... for changes in the international oil pollution compensation regime."

European Measures Post-Erika – IOPC Regime Changes – Impact on SOPF

The loaded Maltese tanker *Erika* (19,666 gross tons) broke in two in the Bay of Biscay, France, on December 12, 1999. Both the bow and the stern sections sank in about 100 metres of water. Approximately 14,000 tonnes of heavy fuel oil was spilled. About 14,600 tonnes of oil remained in the bow and stern sections combined.

Impact

The French coastline was polluted with heavy emulsified oil that came ashore on Christmas Day. The authorities led clean-up operations involving up to 5,000 people at work along 400 kilometres of coastline. The impact of the pollution affected the following areas:

- the fishery, fish farming and shellfish cultivation industries;
- the tourism industry; and
- the natural environment (e.g. tens of thousands of seabirds, including rare and protected species, were oiled and many thousands died).

Sense of urgency

The oil pollution caused by the *Erika* incident has resulted in calls in France for changes in the international oil pollution compensation regime. The *Erika* issue appears to have taken on a sense of urgency in the European Commission (EC) and the EU, triggered in part by vigorous protests of French citizens to the handling of the incident. In addition, there are calls for the need to reconsider the ship safety regime currently in place internationally. It is reported that the 1992 IOPC Fund and the international regime have been exposed to severe criticism in France, both in the media and elsewhere.

White Paper

There has been much discussion in Europe post-*Erika*. Also, the EC recently released a "*White Paper on Environmental Liability*."

The White Paper addresses, *inter alia*, payment for clean-up and restoration of damage to the environment (site contamination and damage to biodiversity), valuation of natural resources where restoration is not possible, "enhanced access to justice" in environmental damage cases, ensuring that the compensation paid will actually be used for effective decontamination and restoration or replacement of the environment, alleviating the traditional burden of proof for the causal link between the activity of the defendant and the damage, and whether the 1992 IOPC Fund should be complemented by EC measures. Reference is made to costs and natural resource damages under the US compensation regime.

There are calls for the EU to take unilateral action and, possibly, follow the example of the US, which enacted its own *Oil Pollution Act* (*OPA*) in 1990.

Suggested changes

Changes suggested include tighter control of older tankers, the phasing out of single-hull tankers, more port state ship inspectors, harmonization of ship inspection standards, pooling of information on substandard ships and the possibility of a third layer of compensation for pollution cases.

It is said that there are those who are determined that the EC's proposed measures for improvements to tanker safety, pollution prevention and compensation must be adopted by the international community. Failing this, the spectre of regional regulation immediately arises.

It is reported that EU legislative measures on aspects of environmental liability are promised for the end of the year 2000.

Meanwhile, French authorities are now asking Contracting States to the 1992 IOPC Fund to support changes in the international Conventions by assigning liability to operators and oil companies. They want to achieve this by the following measures:

"The SOPF's potential liabilities to the international Fund would rise very substantially if the increase in limits proposed by France were adopted."

- raising the 1992 IOPC Fund liability ceiling, beyond the limits allowed under the current international Conventions – from $270 million to $1.4 billion, approximately;
- expanding the heads of compensation to include environmental damage;
- increasing shipowner liability; and
- introducing operator and cargo owner liability.

As a result, these and other very significant changes in the international regime are being discussed in a working group of the 1992 IOPC Fund. Such proposals would require a diplomatic conference and new protocols.

Effect in Canada

Consequently, a Canadian interdepartmental committee has been struck to review the issues that might affect Canada in any such prospective changes to the international Conventions.

The SOPF's potential liabilities to the international Fund would rise very substantially if the increase in limits proposed by France were adopted.

Immediate concern

Notwithstanding the significance of these prospective changes, of immediate concern from the SOPF perspective is the question of the final extent of a current proposal to increase the limits of compensation laid down in the 1992 Conventions.

Shortly after the *Erika* incident, the UK IOPC Fund delegation proposed an increase to the maximum amounts permitted, in limitation amount and the compensation limits using the procedure already provided for in the 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund Convention.

50 per cent increase

It is being suggested that the extent of the proposed increase could be up to 50 per cent – from the present IOPC regime total of $270 million to $405 million approximately.

In any event, with a 50 per cent increase – and given other factors in a conservative scenario – it is estimated that for an oil tanker the size of *Erika* (20,000 gross tons), the SOPF's maximum financial obligation might increase to $13.6 million, approximately, for any single one international incident.

Increased limits are seen by some as a benefit in any prospective large spill. Others focus on the potential for higher contributions to incidents.

SOPF impact?

What does this issue mean for the SOPF? The 1992 IOPC Fund covers tanker spills. Higher per incident limits can be seen as a good thing for claimants in terms of any prospective tanker spill in Canada. It might also preclude the SOPF being called upon as a third layer of compensation in such a case.

Experience suggests there will be potential significant ongoing costs for such an increase. Increased limits mean potentially higher contributions by the SOPF for international incidents.

"...the SOPF has been able to meet its financial obligations, both domestic and international, out of its annual interest income..."

From 1989 to May 29, 1999, Canada was a Contracting State to the 1971 IOPC Fund – compensation limit $120 million, approximately. On May 29, 1999, Canada became a Contracting State to the 1992 IOPC Fund – compensation limit $270 million, approximately. *Erika* (France, December 1999) will be the subject of the SOPF's first payment to the 1992 IOPC Fund. Assessed claims will probably reach the current limit of approximately $270 million. For the *Erika* incident alone, the Administrator will likely have to pay the 1992 IOPC Fund approximately $10.5 million out of the SOPF. This payment is in addition to ongoing contributions that will have to be paid by the SOPF to the 1992 IOPC Fund General Fund and for other 1992 IOPC Fund major incidents, as they occur. The SOPF also has contingent liabilities in the 1971 IOPC Fund for incidents prior to May 29, 1999. Two of these (*Aegean Sea* and *Nissos Amorgos*), with very large total claims, could mature soon. The SOPF's potential maximum aggregate liability is approximately $6.5 million for these two 1971 Fund incidents.

Mystery spills

Domestically, the SOPF is intended to be available to cover oil spills in Canada from all classes of ships – not just tankers – and not just persistent oil. The SOPF is designed to respond to claims for oil pollution damage and clean-up costs in Canada where the identity of the responsible party cannot be established (mystery spills). Further, the SOPF is meant to be a source of compensation for a widely defined class of persons in the Canadian fishing industry for loss of income caused by an oil spill from a ship. Finally, the SOPF is to be a potential third layer of cover for an oil tanker spill in Canada (after the 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund).

In most Contracting States, IOPC contributions are paid by various receivers of "contributing oil," in ports and terminals, who receive annually a quantity in excess of 150,000 tonnes. Uniquely, Canada has provided that contributions to the IOPC Funds are to be paid by the Administrator out of the SOPF.

Financial obligations

The SOPF's last annual report showed interest attributed to the SOPF amounting to $13.6 million, approximately. This year interest is approximately $16.2 million. To this point, the SOPF has been able to meet its financial obligations, both domestic and international, out of its annual interest income, with money over to be added to its principal.

No levy

No levy has been imposed for the SOPF (and its predecessor the MPCF) by the Minister of Transport, under section 718 *CSA*, since 1976.

Alternative approaches

It is noted that various IOPC Fund delegations have indicated that increasing limits is not the only approach available. Tanker safety and prevention of oil spills (e.g. exclusion of ships, etc.) should be pursued.

Faster payments

Some delegations, with reservations about increasing limits, have suggested that faster payments are an alternative form of making adequate compensation. Other delegations have indicated that increasing limits should not be merely a reaction following a major incident. These delegations considered it essential that a detailed objective analysis be made of the IOPC Funds' experience of the amounts of damages arising from past incidents. A number of delegations emphasized that any increase should be clearly justifiable.

In this context, insofar as the 1992 IOPC regime (current compensation limit $270 million per incident) might be called upon for an oil tanker spill in Canada, it is noted that the CCG, Environment Canada and ROs, together with the Canadian Regional Environmental Emergency Team (REET), *et al*, provide oil pollution incident management and response. Canada also has the additional SOPF cover of $131.6 million, and the legal authority to control and exclude shipping.

"Ultimately, changes to compensation levels using the procedure in the current Conventions is a decision for the Legal Committee of IMO."

Ultimately, changes to compensation levels using the procedure in the current Conventions is a decision for the Legal Committee of IMO. A diplomatic conference is not required. The UK initiative will likely be considered by the Legal Committee in October 2000.

Any amendments adopted by the Legal Committee will be subject to a "tacit acceptance procedure."

Restrictions

There are two restrictions as to the maximum increase by means of the "tacit acceptance procedure." First, the amended limits cannot be more than the original limits increased by six per cent per annum calculated on a compound basis from January 15, 1993. Second, the amended limits cannot be higher than three times the original limits.

Maximum increase

If the Legal Committee of IMO adopts the proposed amendment to compensation limits, and decides that the effective date is October 2000, it is estimated that the maximum increase could be approximately 50 per cent. The higher limits would not come into force before October 2003.

Three factors

The 1992 Protocol amending the 1969 CLC stipulates three factors that the Legal Committee shall take into account when considering an amendment proposal: the experience of incidents and in particular the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values, and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance. For a proposed amendment of the 1992 Fund Convention, the first and second of these three aspects shall be taken into account. In addition, both Conventions provide that the relationship between the limits contained in the two instruments shall be taken into account.

Demonstrably justifiable

It is clear that in determining the extent of changes, if any, to compensation limits, the Conventions stipulate that the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and in particular the amount of damage resulting therefrom. The objective of the Conventions appears to be that any increase shall be demonstrably justifiable.

Winding up the 1971 IOPC Fund

Appropriate measures

Discussed at the 1971 IOPC Fund Assembly in London during October 1999 was the future of the 1971 IOPC Fund itself. The discussions focused on appropriate measures to encourage remaining Contracting States to denounce the 1971 Convention, so that it may be terminated shortly.

In the near future, most Contracting States will have acceded to the 1992 IOPC Fund Convention and, as a result, the 1971 IOPC Fund will not be able to function properly. Several delegations are concerned about a potential situation in

"Canada is now past the critical period for current liability to the 1971 IOPC Fund."

which a casualty occurs and the 1971 IOPC Fund has an obligation to pay compensation but, at that time, there may be insufficient money to pay claims.

Canada is now past the critical period for current liability to the 1971 IOPC Fund. On May 29, 1999, it ceased to be a member of the 1971 IOPC Fund and became a Contracting State of the 1992 IOPC Fund.

It was decided to request IMO to convene a diplomatic conference of remaining parties to the 1971 IOPC Convention, to adopt a Protocol to amend Article 43.1. The Protocol, with tacit acceptance procedures, should allow termination of the 1971 IOPC Fund Convention without waiting for Contracting States to fall below three, as currently required by Article 43.1 of the Convention. The diplomatic conference is scheduled for September 25-27, 2000, at IMO in London.

5. Outreach Initiatives

General

Stakeholders

The Administrator continues with outreach initiatives with a view to enhancing his understanding of the perspectives of the various stakeholders in Canada's ship-source oil pollution response and compensation regime. In Canada, these stakeholders include the ROs, the CCG, the marine industry, CMAC and other government agencies and departments.

On the international scene, discussions were held during meetings both in the US and in the UK. These meetings included representatives from the ITOPF, the International Group of P&I Clubs, the US National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), the US National Pollution Funds Center, the USCG and the US EPA.

Oil Spill Response Ltd.

International capabilities

While in the UK to attend a session of the 1992 IOPC Fund Assembly, the Administrator visited the Southampton-based Oil Spill Response Ltd. (OSRL). OSRL is a large international oil spill response firm owned by 25 major oil companies. The facility in Southampton is said to house the largest global response resource in the world.

OSRL is set up to respond internationally as may be required. It has pre-palletized equipment in place. Oil clean-up equipment is already loaded in purpose-built aircraft pallet containers, designed to fit into several different commercial freighter aircraft. In addition, OSRL maintains under contract a dedicated Hercules aircraft on permanent standby, which is capable of carrying large amounts of spill response packages. The aircraft can rapidly load and deploy almost anywhere throughout the globe.

The visit to OSRL's training and response facility provided an excellent overview of the sort of transportation and logistic requirements that might be needed in Canada to handle a significant oil spill in the vast geographical area of the Arctic.

Canuslant 1999

"...the Coast Guards of both Canada and the US have developed and implemented a Joint Marine Pollution Contingency Plan."

To be in a strong position to respond to an oil spill threatening the boundary waters of the Great Lakes system, the Coast Guards of both Canada and the US have developed and implemented a Joint Marine Pollution Contingency Plan. The authority for this plan stems from the *Great Lakes Water Quality Agreement* between Canada and the US.

Since the original Contingency Plan was promulgated, four additional geographical annexes have been adopted to cover the Atlantic Coast, Pacific Coast, Beaufort Sea and Dixon Entrance. The term "Canuslant" is the short title of the Canada-US Pollution Contingency Plan for the boundary waters on the Atlantic Coast.

Simulation exercise

The Administrator attended at Eastport, Maine, to observe the "Canuslant 99" exercise that simulated a major oil spill. The simulation model was tailored to represent real-time data. It was designed to test the ability of Canadian and US agencies to mobilize a single RO to mitigate a potential oil pollution catastrophe.

It is noteworthy, from an SOPF perspective, that the *Great Lakes Water Quality Agreement* of 1978, amended by Protocol in 1987, with respect to the funding arrangement in force for the Great Lakes, states:

> *"The costs of operations of both Parties under the Plan shall be borne by the Party in whose waters the pollution incident occurred, unless otherwise agreed."*

Funding arrangement

The Contingency Plan reiterates the special arrangement for funding and states:

> *"In the Great Lakes, the provisions of the Great Lakes Water Quality Agreement apply, and, unless otherwise agreed, the costs of operation of both parties under the Plan shall be borne by the party in whose waters the pollution incident occurred.*
>
> *In the case of a pollution incident arising from seabed activities, the cost of response operations shall be borne by the party having jurisdiction over the seabed activities involved.*
>
> *In all other cases subject to this Plan, each party will bear the costs of its own response operations."*

Response Organizations and CCG Equipment Facilities

Canadian ROs

There are four certified ROs in Canada to provide marine oil spill response services. They are industry-managed and funded by fees charged to the users. The four ROs in Canada are:

- Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), which in general covers British Columbia waters;
- Eastern Canada Response Corporation (ECRC), which covers the waters of the Great Lakes, Quebec (SIMEC) and the Atlantic Coast (except two small areas in New Brunswick and Nova Scotia);
- Atlantic Emergency Response Team (ALERT), which basically includes the port of Saint John and surrounding waters; and

- Point Tupper Marine Services Limited (PTMS), which covers the port of Port Hawkesbury and approaches.

"The visit by the SOPF consultant offered an opportunity to observe the inventory of clean-up technology."

The Administrator visited the SIMEC facilities at Quebec City and ECRC at Dartmouth, Nova Scotia. In both locations, he met with spill response managers and observed the operational arrangements. It was an opportunity to learn more about industry's overall functional management system, and its hands-on training for mobilizing an oil spill response operation.

The site visits also provided a chance to see the warehouses of specialized oil spill equipment used on the open sea and for shoreline clean-up and treatment (e.g. booms, pumps, boats, barges and skimmers).

The Administrator also met with officers of the CCG and TCMS in Quebec and Nova Scotia. The SOPF is interested in the continuing cooperation between these two organizations, in all regions of Canada, in their roles and responsibilities regarding oil spill pollution prevention, preparedness and response, particularly incident investigation and oil spill sampling and analysis. He also visited CCG's equipment storage depots.

Management structure

An SOPF marine consultant met with ECRC at its central facilities in Corunna, Ontario. The visit by the SOPF consultant offered an opportunity to observe the inventory of clean-up technology. He was briefed on the management structure available for response on the waters of the Great Lakes System. The consultant also met with officers of the CCG and TCMS in nearby Sarnia, Ontario.

Oil Spill Seminar

The Administrator accepted an invitation to attend a seminar on "Oil Spills – Financial Accountability Management," held at Simon Fraser University's downtown conference centre in Vancouver. It was organized and hosted by Burrard Clean Operations, a division of the WCMRC.

A selection of knowledgeable speakers participated, including representatives of ITOPF and the Chamber of Shipping of British Columbia, and officials from both the Provincial and Federal Departments of the Environment. The central theme of the oil spill conference was to provide an insight into the management, financial aspects and overall command of a significant spill in British Columbia and the formulation of claims for the recovery of cost.

SOPF mandate

The Administrator provided information on the mandate of the SOPF regarding oil spills from all classes of ships. He clarified Canada's relationship with the international 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund Convention that cover spills from sea-going oil tankers.

The oil spill seminar provided an opportunity to continue contact with a number of people from the Pacific Coast marine community.

Freshwater Spills Symposium

Technology transfer

The Administrator attended the "Third Biennial Freshwater Spills Symposium" in Albuquerque, New Mexico, sponsored by the US EPA. The symposium provided an international forum for participants to discuss cooperative approaches and encourage transfer of technology regarding freshwater oil spill response and clean-up operations. During the plenary session, the Director of the EPA's Office of Emergency and Remedial Response characterized enforcement as the key to

the protection, prevention, preparedness and response continuum for environmental protection.

The issues addressed encompassed a variety of the types of spill occurrences in freshwater. Of particular interest to the Administrator was oil pollution from shipping activities, primarily the Great Lakes systems.

"The course included a simulation exercise of a grounded barge similar in general size and capacity to the Irving Whale."

On-Scene Commander Course

Panel discussion

The Administrator attended the On-Scene Commander Course at the CCG College in Cape Breton. An SOPF marine consultant attended the course as a participant. As a presenter, the Administrator spoke about the roles and responsibilities of the SOPF. He also participated as a panel member in a discussion on the Canadian marine oil spill response regime.

The On-Scene Commander Course is designed for CCG officers and operational managers of industry. It is essentially on-site coordination and the development of clean-up strategies that are essential to respond effectively to an oil spill up to the international tier 4 magnitude (i.e. 10,000 tonnes).

All of the presenters made comprehensive and insightful presentations. There were informative speakers from the CCG, Environment Canada, the Canadian marine industry and other Canadian organizations. These presentations and the case histories covering international incidents were invaluable training experiences. The representative from ITOPF, along with consultants from the UK, and the presenters from the US, gave the On-Scene Commander Course a meaningful international perspective.

Simulation exercise

The course included a simulation exercise of a grounded barge similar in general size and capacity to the *Irving Whale*. The oil spill scenario used for training was located in the Bay of Fundy near the US boundary. Throughout the day, controllers complicated matters by providing various operational and environmental inputs, and a host of problems calling for immediate resolutions.

Overall, the On-Scene Commander Course at the CCG College offers an opportunity for representatives from government agencies and the marine industry to meet and work together, and practice their skill without real oil pollution.

Natural Resource Damage Assessment Seminar

The Administrator was invited to attend an international environmental pollution seminar in London. ITOPF co-ordinated a meeting, regarding the US Natural Resource Damage Assessment (NRDA) regulations, between the International Group of P&I Clubs and the US NOAA.

The seminar was held at the offices of the London-based P&I Club, A. Bilbrough & Co. Ltd. It was convened under the chairmanship of Mr. Chris Havers from the International Group of P&I Clubs. Representatives of NOAA gave presentations on recent developments in US NRDA regulations. They reported on how NOAA currently interprets and enforces the NRDA regulations following an oil spill occurrence.

Memorandum of understanding

A Memorandum of Understanding between NOAA and the International Group of P&I Clubs is under consideration.

"Canada first became a Contracting State to the international Conventions on May 24, 1989."

Compensation for environmental damage is handled differently under the *CSA*, the 1992 CLC, the 1992 IOPC Fund Convention, and the US *OPA*.

The 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund Convention, in their definitions of "pollution damage," provide *"...that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken."*

The *CSA* provides, *"Where oil pollution damage from a ship results in impairment to the environment, the owner of the ship is liable for the cost of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken."*

OPA 90

In the US, *OPA 90* provides for payment of natural resource damage claims from the Oil Spill Liability Trust Fund. Only designated Trustees may submit natural resource damage claims. Under US regulations the trustee may consider a plan to restore and rehabilitate or acquire the equivalent of the damaged natural resource.

The technically justified reasonable cost for reinstatement restoration measures, for which compensation is available under the 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund Convention, might equate to primary restoration under the US NRDA regulations. However, the further measure of *OPA* NRDA is:

- the diminution in value of those natural resources pending restoration; plus
- the reasonable cost of assessing those damages.

It was noted that the 1992 CLC and 1992 IOPC Fund Convention do not, by their definition of pollution damage, cover this latter sort of compensation provided by the NRDA regulations or other theoretically based assessments of environmental damage.

6. SOPF's Liabilities to the International Funds

1969 CLC and 1971 IOPC

Contracting State

Canada first became a Contracting State to the international Conventions on May 24, 1989. These two Conventions were the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (1969 CLC) and the 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (1971 IOPC Fund Convention).

Major incidents

Some of the major incidents involving the 1971 IOPC Fund since 1989 include *Haven* (Italy, 1991), *Aegean Sea* (Spain, 1992), *Braer* (UK, 1992), *Sea Prince* (Republic of Korea, 1995), *Sea Empress* (UK, 1996), *Nakhodka* (Japan, 1997), and *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997).

Since 1989, the SOPF has paid the 1971 IOPC Fund $20,544,154.59, as listed in the table below. This shows the "call" nature of the IOPC Funds. Contributions and levies are driven by claims, and how they are assessed.

Fiscal Year	SOPF's Contributions ($)
1989/90	207,207.99
1990/91	49,161.28
1991/92	1,785,478.65
1992/93	714,180.48
1993/94	4,927,555.76
1994/95	2,903,695.55
1995/96	2,527,058.41
1996/97	1,111,828.20
1997/98	5,141,693.01
1998/99	902,488.15
1999/00	273,807.10
Total:	**20,544,154.58**

"The SOPF also has contingent liabilities in the 1971 IOPC Fund for oil spill incidents prior to May 29, 1999."

Contingent liabilities

The SOPF also has contingent liabilities in the 1971 IOPC Fund for oil spill incidents prior to May 29, 1999. The SOPF will pay these as they mature. It will have no responsibility for any administrative costs after that date. Two incidents have very large total claims: *Aegean Sea* (Spain, 1992) and *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997). The SOPF's potential maximum aggregate liability is approximately $6.5 million for these two incidents.

1992 CLC and 1992 IOPC

On May 29, 1999, Canada acceded to the 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund Convention. These two Funds apply only to spills of persistent oil from sea-going tankers.

Annual levy

The 1992 IOPC Fund Assembly decides the total amount that should be levied each year to meet general operating expenses and anticipated compensation payments in major incidents. The required levy per tonne is calculated by the IOPC Secretariat. The SOPF receives an invoice from the 1992 IOPC Fund based on the calculated levy multiplied by the total amount of Canada's "contributing oil."

Mandatory

Under SOPF regulations the reporting of imported and coastal movements of "contributing oil" is mandatory by persons receiving more than 150,000 tonnes during the previous calendar year.

Reporting process

Reports must be received by the SOPF not later than February 28 of the year following such receipt. In early January of each year the Administrator writes to each potential respondent explaining the process and providing the necessary reporting form. All the completed forms are then processed to arrive at a consolidated national figure that is, in turn, reported to the 1992 IOPC Fund. Currently there are 10 respondents who report. They represent organizations in the oil (refining and trans-shipment operations) and power generation industries.

"The Erika incident (France, 1999) will provide the SOPF with its first test of the 1992 IOPC regime..."

The *Erika* incident (France, 1999) will provide the SOPF with its first test of the 1992 IOPC regime, where compensation payable will probably reach the 1992 IOPC limits.

The SOPF's payment to the 1992 IOPC Fund for the *Erika* incident might be approximately $10.5 million.

The SOPF is also liable to pay ongoing contributions to the 1992 IOPC Fund's General Fund and for other 1992 IOPC Fund major incidents happening after May 29, 1999. However, Canada will have no responsibility to the 1992 Fund for any incidents or administrative costs prior to May 29, 1999.

7. Financial Summary

During the fiscal year 1999-2000 the SOPF paid out, at the direction or request of the Administrator:

a) Pursuant to sections 706 and 707 of the Act, the total sum of $450,628.22 comprising the following costs and expenses:

Administrator Fees	$97,900.00
Legal Fees	$42,734.50
Professional Services	$117,062.30
Secretarial Services	$49,583.65
Travel & Hospitality Expenses	$55,937.88
Printing	$15,583.48
Occupancy	$54,961.02
Office Expenses	$16,865.39
	$450,628.22

b) Pursuant to sections 710 and 711 of the Act, the Administrator settled Canadian claims for the sum of $572,920.72.

c) Pursuant to paragraph 711(3)(c) of the Act, the Administrator recovered the sum of $100,000.00 of the monies previously paid out with reference to the *Irving Whale* incident and $850.00 of the monies previously paid out with reference to the *Le Barachois* incident.

d) Pursuant to section 701 of the Act, the Administrator directed the payment of $273,807.10 in contributions to the 1971 IOPC Fund out of the SOPF in accordance with Articles 10 and 12 of the 1971 Fund Convention.

The above amount paid to the IOPC Fund comprised:

Osung No. 3 Major Claims Fund -	$395,213.11
Nakhodka Major Claims Fund -	$74,835.21
Credit – *Haven* Major Claims Fund	-$196,241.22
	$273,807.10

During the reporting fiscal year, interest credited to the Fund was $16,252,810.58.

At March 31, 2000, the balance in the Fund was $295,522,358.23.

Appendix A: The International Compensation Regime

Canada is a Contracting State in the current international regime to compensate claimants for pollution damage caused by spills from oil tankers based on Conventions adopted under the auspices of the IMO.

The CLC

The 1969 and 1992 CLC govern the liability of oil tanker owners for oil pollution damage. The shipowner is normally entitled to limit his liability to an amount that is linked to the tonnage of his ship. The source of compensation money comes from insurance (P&I Club).

Under the 1969 CLC, the shipowner is deprived of the right to limit his liability if the incident occurred as a result of the owner's actual fault or privity. Jurisprudence provides reasonable prospects for breaking the shipowner's right to limit liability under this test.

Under the 1992 CLC, claims for pollution damage can be made only against the registered owner of the tanker or his insurer. The shipowner is deprived of the right to limit his liability only if it is proved that the pollution damage resulted from the shipowner's personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result. This new test makes it practically impossible to break the shipowner's right to limit liability. The shipowner's limit of liability is higher in the 1992 CLC than in the 1969 CLC.

Figure 1, Appendix D, shows the limits of liability.

The IOPC Fund Conventions

Under the IOPC Fund Conventions, which mutualize the risk of oil pollution from tankers, the IOPC pays a supplementary layer of compensation to victims of oil pollution damage in IOPC Fund-Contracting States who cannot obtain full compensation for the damage under the applicable CLC. The 1971 and 1992 IOPC Fund Conventions are supplementary to the 1969 CLC and the 1992 CLC respectively. The source of money is the levies on oil receivers in Contracting States, collected retrospectively. Canada is the exception, where the SOPF pays all Canadian contributions to the IOPC Funds.

The compensation payable by the 1971 IOPC Fund for any one incident is limited to 60 million Special Drawing Rights (SDR) (about $120 million), including the sum actually paid by the shipowner or his insurer under the 1969 CLC. The maximum amount payable by the 1992 IOPC Fund for any one incident is 135 million SDR (about $270 million), including the sum actually paid by the shipowner or his insurer and any sum paid by the 1971 Fund.

Figure 1, Appendix D, shows compensation available from IOPC Fund.

Contracting States

Contracting States, as of March 24, 2000, to the 1969 CLC and the 1971 IOPC Fund Convention and the 1992 IOPC Protocols are listed in Appendix E and Appendix F.

Principal Changes

In the 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund Convention, the underlying principles remain. The principal changes introduced by the 1992 Protocols are shown in Appendix D.

Appendix B: The 1971 IOPC Fund – Executive Committee and Assembly Sessions

The 61st Executive Committee – April 27 to 29, 1999

The 61st session of the Executive Committee convened under the chairmanship of Mr. Alfred Popp, Q.C., from Canada. In addition to other agenda items, the Executive Committee reviewed many outstanding incident claims, including these major occurrences:

Haven (1991)

The Cypriot tanker *Haven* (109,977 gross tons) caught fire, exploded, and sank in the Gulf of Genoa, Italy. The ship was loaded with approximately 144,000 tonnes of crude oil. A significant amount of oil drifted ashore and polluted beaches in Italy, France, and Monaco.

The main difficult areas to settle were the private claims for clean-up, damage to property and the loss of income to the fishery and tourism industries. As reported in the SOPF Annual Report 1998–1999, on March 4, 1999, the Italian State, the Shipowner, the UK P&I Club, and the 1971 IOPC Fund signed an agreement on global settlement of outstanding issues. The Italian delegation advised the Executive Committee that the agreement was made fully binding and effective by registration in the Court of Accounts (Corte dei Conti), and that steps will be taken to make it effective shortly. The balance to be paid by the 1971 IOPC Fund to Italy is approximately £24.3 million.

Aegean Sea (1992)

The Greek OBO *Aegean Sea* (57,801 gross tons) grounded off the coast of northwest Spain. The ship was loaded with approximately 80,000 tonnes of crude oil. After a major fire onboard the ship was declared a total loss. Extensive clean-up operations were carried out at sea and onshore.

One of the major issues is the distribution of liabilities among the Spanish State, the Shipowner, the UK P&I Club, and the 1971 IOPC Fund. Negotiations continue between the 1971 IOPC Fund and the Spanish Government respecting substantial private and fishery related claims. To continue positive progress toward solving the outstanding issues and conclude a final agreement with Spain, the Executive Committee authorized the Director to enter into an agreement with Spain extending the period for the 1971 IOPC Fund's taking recourse action. In the meantime, the 1971 IOPC Fund continues to protect its legal rights. If this case is not settled, it is likely to perpetuate the 1971 IOPC Fund for many years.

Braer (1993)

The Liberian tanker *Braer* (44,989 gross tons) grounded south of the Shetland Islands and was subsequently declared a total loss. The ship was laden with 84,000 tonnes of North Sea crude oil. Both the cargo and bunkers spilled into the sea.

Substantial claims for compensation are before the courts. They relate to the closing of the fishery, damage to property, farming, and tourism activities. The 1971 IOPC Fund made early payment of some claims in full without prorating. Consequently, the danger that the total amount of the outstanding assessed claims may exceed the limit of the 1971 IOPC Fund. There is no provision in the Convention to deal with that situation.

Keumdong No 5 (1993)

The Korean barge *Keumdong No 5* (481 gross tons) collided with another ship off the coast of the Republic of Korea. An estimated 1,280 tonnes of heavy fuel oil was spilled. It resulted in substantial claims from the fishery and aquaculture industries.

The Executive Committee discussed the findings of a Korean Court of First Instance. It concluded that the Court's award of arbitrary amounts for "pain and suffering," and amounts paid to unlicensed fishermen are contrary to the 1971 IOPC Fund's policy. The Executive Committee, supported by the Canadian delegation, instructed the Director to appeal the Court findings.

Sea Prince (1995)

The Cypriot tanker *Sea Prince* (144,567 gross tons) grounded near the Republic of Korea. Some 5,000 tonnes of Arabian crude oil was spilled as a result of the grounding. Substantial claims were received for spill clean-up, tourism, fishery and salvage operations.

The prime issue before the Executive Committee was whether the claims of local fisheries associations and the UK P&I Club had become time-barred. In the debate, the Canadian delegation suggested the time-bar issue should be referred to a Korean Court, or to binding arbitration. On the advice of the Director and the respective Korean lawyers for the 1971 IOPC Fund and the UK P&I Club, the Executive Committee decided that the claims in issue should be treated as not being time-barred. The Canadian delegation submitted a statement, to be noted in the Record of Decisions, explaining the reasons for its position on this issue.

Sea Empress (1996)

The Liberian tanker *Sea Empress* (77,356 gross tons), which was laden with 130,000 tonnes of crude oil ran aground in the approaches to Milford Haven, southwest Wales. It is estimated that 72,000 tonnes of oil were released as a result of the incident.

The Director advised the Executive Committee that he estimates that £40 million appears to be the maximum exposure. The Director is still investigating possible recourse action.

The Executive Committee considered the question whether and, if so, to what extent the activities of emergency services (e.g. a county fire brigade) could be described as falling within the definition of "preventive measures."

Nakhodka (1997)

The Russian tanker *Nakhodka* (13,159 gross tons), carrying 19,000 tonnes of medium fuel oil, broke in two sections during a severe storm in the Sea of Japan. The incident caused massive oil pollution damage to the Japanese fishery.

The Executive Committee decided to maintain the level of payments at 60 per cent of the amount of damages actually sustained. The Executive Committee approved payment of a claim for a publicity campaign aimed at preventing and mitigating losses in sales of fish from the area affected by the spill. The Japanese observer delegation stressed the importance for the Director to prepare for possible recourse action in the near future.

Nissos Amorgos (1997)

The Greek tanker *Nissos Amorgos* (50,563 gross tons), laden with 75,000 tonnes of Venezuelan crude, grounded in the Maracaibo Channel in the Gulf of Venezuela. Some 3,600 tonnes of crude was spilled. The shipowner has reserved the right to seek exoneration from liability for the incident, because of alleged negligence of a Government or other authority responsible for navigational aids.

The Canadian delegation supported instructions to the Director to raise the defense of contributory negligence against the Venezuelan Government, if necessary to protect the 1971 IOPC Fund. The Executive Committee considered the issue of whether the 1971 IOPC Fund should pay the balance of the assessed amount of a claim, against a bank guarantee, even though payments are being prorated at less than 100 per cent of assessed claims.

The 62nd Executive Committee – October 19 to 22, 1999

The 62nd session of the Executive Committee was held under the chairmanship of Dr. Matteo Baradà from Italy. The Executive Committee reviewed recent developments regarding incidents involving the 1971 IOPC Fund, and it addressed other outstanding claims and issues that required decision, such as:

- The *Haven* case, in which all legal actions in the Italian Courts were withdrawn.
- The *Aegean Sea* casualty, where efforts are focused on examination of documentation presented by the Spanish Government with the objective of reaching global agreements to settle all remaining issues.
- The *Braer* incident, in which further payments of compensation remain suspended because the total claims exceed the maximum available.
- The *Nakhodka* incident, where both the 1971 and the 1992 Conventions apply.
- The *Sea Empress* incident, in which incident the Executive Committee decided to take recourse action against the Milford Haven Port Authority, as it appears that the standards of training and authorization of pilots at Milford Haven are inadequate.
- The *Nissos Amorgos* incident, in which the Executive Committee decided that it was premature to decide on the issues relating to the cause of the incident and contributory negligence, so further investigation will be carried out in cooperation with the Shipowner and the Gard P&I Club.

The 22nd Assembly – October 19 to 22, 1999

There were not enough Contracting States present to achieve a quorum for the 22nd Assembly. Therefore, pursuant to Resolution No. 13, the Executive Committee dealt with the Assembly's agenda. It is expected that by next autumn it will be impossible for the Executive Committee itself to form a quorum. In which event, the governing matters shall fall to the new body called the Administrative Council.

Auditor's Report for Financial Year 1998

The External Auditor's representative, Mr. Martin Sinclair, drew attention to the fact that, for the first time since 1991, the Auditor's Report was without qualifications. This was, because all claims and expenses arising out of the *Haven* incident were settled. The Auditor's representative made a strong recommendation for the Executive Committee to consider the need ultimately to appoint a liquidator for the 1971 IOPC Fund.

In the context of winding up the 1971 IOPC Fund, the Director noted, *inter alia*, that English bankruptcy law does not apply, but the Assembly could be inspired by it.

The Executive Committee approved the accounts of the 1971 IOPC Fund for the financial period January 1 to December 31, 1998.

Appointment of Director

The Executive Committee noted the decision of the 1992 IOPC Fund Assembly – made at its 4th extraordinary session – to appoint the present Director, Mr. Måns Jacobsson, as Director of the 1992 IOPC Fund for a further five-year term of office.

In addition, it was noted that the 1992 IOPC Fund Assembly had decided that the Director of the 1992 IOPC Fund should also be allowed to carry out the functions of Director of the 1971 Fund. The Executive Committee noted that, as a result of the above decisions, Mr. Måns Jacobsson would hold the post of Director of the 1971 IOPC Fund for a period of five years from January 1, 2000.

Report of Contributions

Total levies of £1.4 million and £7.5 million were made on 1998 annual contributions to the General Fund and the *Nakhodka* Major Claims Fund respectively – payable February 1, 1999.

The Executive Committee noted that over 90 per cent of the 1998 annual contributions were paid.

With respect to non-submission of oil reports, it was noted that 32 Contracting States have not submitted oil reports for 1998. The Director is pursuing efforts to obtain oil reports from these 32 States.

Appendix C: The 1992 IOPC Fund – Executive Committee and Assembly Sessions

The 1992 IOPC Fund Executive Committee held four sessions during the year. The 3rd, 4th, 5th and 6th sessions were under the chairmanship of Professor Lee Sik Chai from the Republic of Korea. The 4th Assembly was held under the chairmanship of Mr. C. Coppolani from France.

The 3rd Executive Committee – April 27 to 29, 1999

For the *Nakhodka* incident, the Executive Committee of the 1992 IOPC Fund adopted the decisions reached by the 1971 IOPC Fund Executive Committee in its 61st session. These two sessions were being held concurrently.

Additional discussion centred on the proposed organizational changes within the Secretariat. For example, suitable alternative premises for the Funds are being sought. Also, the current status of the 1992 Fund Convention was addressed. Currently, 12 States have deposited instruments of accession to the 1992 Fund Convention. This will bring the number of Contracting States to 43 by April 15, 2000.

The 4th and 5th Executive Committee – October 20 to 22, 1999

The Executive Committee reviewed several cases involving the 1992 IOPC Fund. The first incident had occurred in Germany. German authorities took legal action against a shipowner whose ship is suspected of being responsible for a 1996 crude oil spill. The Executive Committee instructed the Director to follow closely the legal proceedings and to take measures to protect the Fund's interest.

Secondly, the *Nakhodka* incident remains an active case. The total payment of claims in the *Nakhodka* incident shall soon reach the maximum amount payable by the 1971 IOPC Fund. When the maximum is attained, the 1992 IOPC Fund shall commence payment. The SOPF is liable in the 1971 Fund only.

Discussion ensued about the recent incident in which the Italian tanker *Laura D'Amato* spilled approximately 250 tonnes of light crude oil, while discharging at an oil terminal in Sydney, Australia, near the Harbour Bridge and the Opera House.

During the 5th Executive Committee session, it was decided to convene a meeting in February 2000, if necessary to consider certain issues arising from the *Erika* incident, which occurred in the Bay of Biscay on December 12, 1999. This incident was a major casualty in which heavy fuel oil polluted the French coastline.

The 4th Assembly – October 18 to 22, 1999

The Assembly unanimously appointed the present Director, Mr. Måns Jacobsson, to serve as Director of the 1992 IOPC Fund for a further term of five years – his fourth consecutive term.

In addition to administrative and other agenda items (e.g. Financial Statements and Auditor's Report and Opinion), the Assembly Members discussed 10 different oil spill incidents concerning existing and potential claims against the 1992 IOPC Fund.

Definition of "Contributing Oil"

The list of Contributing Oil was reviewed. Discussion focused on bituminous emulsion, known in the oil industry as "orimulsion." It is a fuel used primarily by heat and power companies. For example, in Canada, New Brunswick Power Corporation is a consumer of orimulsion fuel. The delegates noted that there are a number of products similar to orimulsion also used for the production of heat and power. They decided those products should also be added to the list of contributing oil. As a result of the discussion, they will now be included under the generic term "bituminous emulsions and fuel oil emulsions." Moreover, it was decided that for the assessment of contributions no allowance should be made for the water content of emulsion products.

Report of the Second Intersessional Working Group

The Working Group reported on two issues relating to the definition of "ship," as laid down in the 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund Convention. First, the Working Group discussed the circumstances under which an unladen tanker would fall under the definition of "ship." Second, it addressed the application of the 1992 IOPC Conventions to floating storage units (FSU) and floating production, storage and offloading units (FPSO).

Definition of "Ship"

The Working Group concluded that an unladen tanker falls within the definition of "ship" during any voyage after the carriage of a cargo of persistent oil. However, an unladen tanker falls outside the definition if it is proved there is no residue of such carriage on board.

After discussion, the Assembly invited the Director to carry out a further one-day study on the issue in April 2000.

Floating Storage Units (FSU) and Floating Production, Storage and Offloading Units (FPSO)

The Working Group also concluded in its report that, to be covered by the 1992 Conventions, offshore craft should only be regarded as "ships" when they carry oil as cargo on a voyage to or from a port or terminal outside the oil field where they normally operate. They fall outside the Conventions when they depart an offshore oil field for operational reasons or bad weather conditions.

The Assembly decided to endorse the conclusions of the Working Group regarding the applicability of the 1992 Conventions to offshore craft.

It is understood that the utilization of a FSU is not contemplated in Canada at this time. However, the first Canadian FPSO will be located in the Terra Nova field off Newfoundland during the year 2001.

The 6th Executive Committee – February 15, 2000

The 6th Executive Committee session of the 1992 Fund was called at the request of France. The purpose of the meeting was to deal with issues surrounding the major spill caused from the sinking of the tanker *Erika*.

Erika (1999)

The loaded Maltese tanker *Erika* (19,666 gross tons) broke in two in the Bay of Biscay, France, on December 12, 1999. Both the bow and the stern sections sank in about 100 metres of water. Approximately 14,000 tonnes of heavy fuel oil was spilled. About 14,600 tonnes of oil remained in the bow and stern sections combined.

The French coastline was polluted by heavily emulsified oil that came ashore on Christmas Day. The authorities led clean-up operations involving up to 5,000 people at work along 400 kilometres of coastline. The impact of the pollution affected the following areas:

- the fishery, fish farming and shellfish cultivation industries
- the tourism industry
- the natural environment (e.g. tens of thousands of seabirds, including rare and protected species were oiled and many thousands died)

The French Navy recovered 1,100 tonnes of oil at sea, and by mid-February 2000, some 120,000 tonnes of waste were collected from the beaches and the shoreline. Navy divers are surveying the two sections of the sunken wreck. When the surveys are finally completed the authorities will study ways and means of pumping out the remaining heavy fuel oil. The overall objective is to remove the oil from the wreck during the summer of 2000.

The Executive Committee discussed that there is a real risk that the total amount of the claims from the incident might exceed the amount of compensation available under the Fund Conventions. The 1992 IOPC Fund limit is 135 million SDR, approximately $270 million Canadian.

The Executive Committee was unable to make any meaningful estimate of the amounts of the established claims. Therefore, it was decided that the Director's authority to make payments should be limited temporarily to provisional payments to mitigate undue financial hardship. The total of such payments is not to exceed 6 million SDR, approximately $12 million Canadian. The Executive Committee also agreed that only the 1992 Fund Conventions were applicable to the *Erika* incident. An extraordinary session of the 1992 IOPC Fund Assembly was set for April 3, 2000. The Assembly will then consider whether to make a special levy of contributions to an *Erika* major claims fund, payable during the second half of 2000, to enable the 1992 IOPC Fund to make prompt payments of compensation.

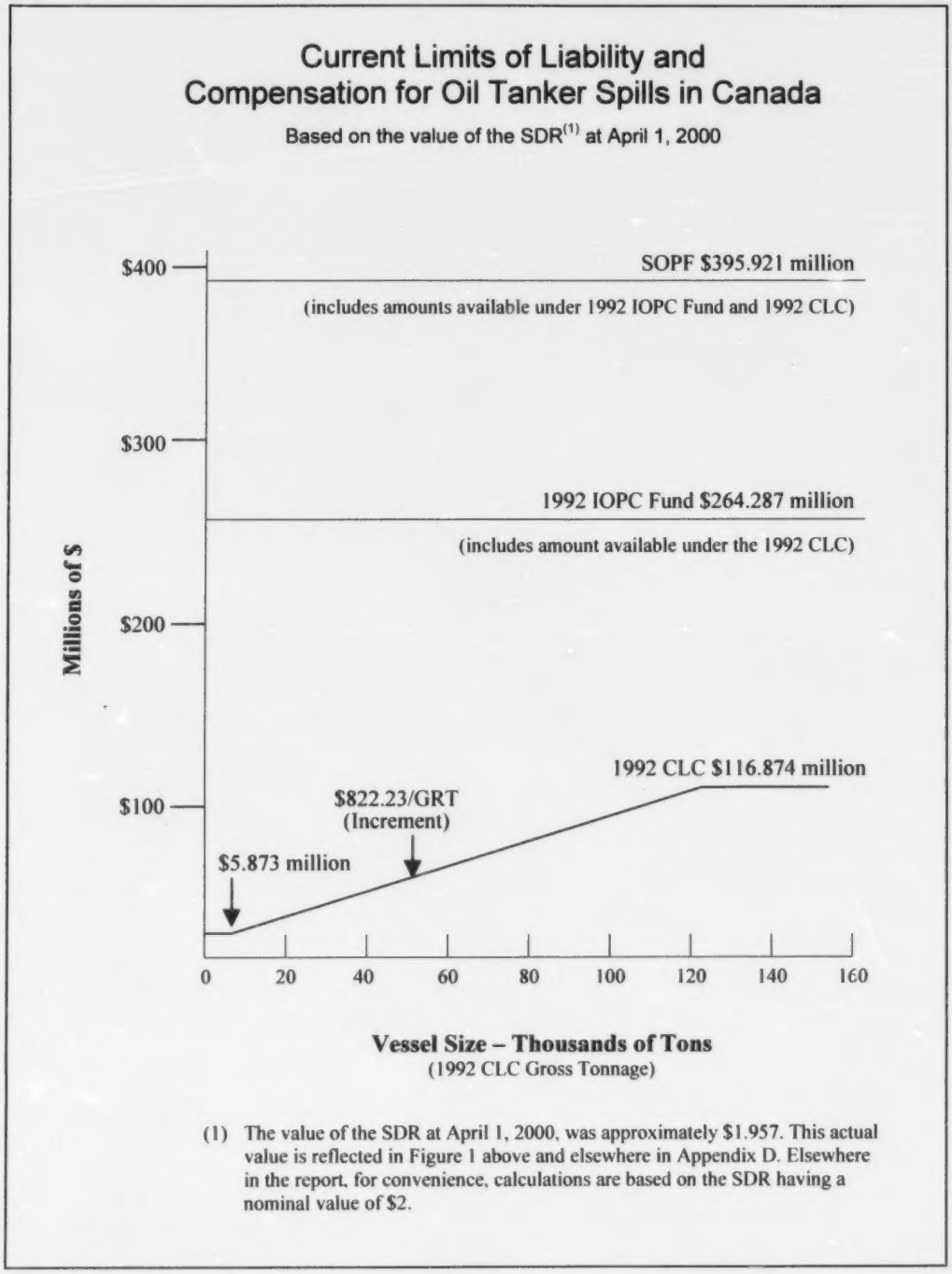
Revision of Maximum Compensation under the 1992 Conventions

The UK delegation formally requested that the 1992 IOPC Fund Assembly should include in the agenda for its extraordinary session, to be held in April 2000, the question of an increase of the limits of compensation laid down in the 1992 Conventions.

Several delegations supported the UK's proposal. They drew attention to the fact that the decision on the amendment to the limits would be taken by the Legal Committee of IMO.

Appendix D: Changes Introduced by the 1992 Protocols

- A special limit of liability for owners of small vessels and a substantial increase in the limitation amount. The limit is $5.87 million for a ship not exceeding 5,000 units of gross tonnage, increasing on a linear scale to $116.87 million for ships of 120,000 units of tonnage or over.
- An increase in the maximum compensation payable by the 1992 IOPC Fund to $264.29 million, including the compensation payable by the shipowner under the 1992 CLC up to its limit of liability.
- A simplified procedure for increasing the limitation amounts in the two Conventions by majority decision taken by the Contracting States to the Conventions.
- An extended geographical scope of application of the Conventions to include the exclusive economic zone or equivalent area of a Contracting State.
- Pollution damage caused by spills of bunker oil and by cargo residues from unladen tankers on any voyage after carrying a cargo are covered.
- Expenses incurred for preventive measures are recoverable even when no spill of oil occurs, provided that there was a grave and imminent danger of pollution damage.
- A new definition of pollution damage retaining the basic wording of the 1969 CLC and 1971 IOPC Fund Convention with the addition of a phrase to clarify that, for environmental damage, only costs incurred for reasonable measures actually undertaken to restore the contaminated environment are included in the concept of pollution damage.
- Under the 1969 CLC the shipowner cannot limit liability if the incident occurred as a result of the owner's actual fault or privity. Under the 1992 CLC, however, the shipowner is deprived of this right only if it is proved that the pollution damage resulted from the shipowner's personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.
- Claims for pollution damage under the CLC can be made only against the registered owner of the ship concerned. This does not preclude victims from claiming compensation outside the CLC from persons other than the owner. However, the 1969 CLC prohibits claims against the servants or agents of the owner. The 1992 CLC does the same, but also prohibits claims against the pilot, the charterer (including a bareboat charterer), manager or operator of the ship, or any person carrying out salvage operations or taking preventive measures.



(1) The value of the SDR at April 1, 2000, was approximately $1.957. This actual value is reflected in Figure 1 above and elsewhere in Appendix D. Elsewhere in the report, for convenience, calculations are based on the SDR having a nominal value of $2.

Figure 1

Figure 1 shows the current limits of liability and compensation available under the 1992 CLC, the 1992 IOPC Fund Convention, and the SOPF for oil spills from oil tankers in Canada, including the territorial sea and the exclusive economic zone. Because of the SOPF, Canada has the extra cover over and above that available under the international Conventions.

Appendix E:

Contracting States to Both the 1992 Protocol to the Civil Liability Convention and the 1992 Protocol to the IOPC Fund Convention As at 24 March 2000

43 States for Which Fund Protocol is in Force (And Therefore Contracting States of the 1992 IOPC Fund)		
Algeria	Germany	Oman
Australia	Greece	Panama
Bahamas	Grenada	Philippines
Bahrain	Iceland	Republic of Korea
Barbados	Ireland	Singapore
Belgium	Jamaica	Spain
Belize	Japan	Sri Lanka
Canada	Latvia	Sweden
China (Hong Kong Special Administrative Region)	Liberia	Tunisia
Croatia	Marshall Islands	United Arab Emirates
Cyprus	Mexico	United Kingdom
Denmark	Monaco	Uruguay
Finland	Netherlands	Vanuatu
France	New Zealand	Venezuela
	Norway	

12 States That Have Deposited Instruments of Accession, but for Which the IOPC Fund Protocol Does not Enter Into Force Until Date Indicated	
Dominican Republic	24 June 2000
Seychelles	23 July 2000
Italy	16 September 2000
Fiji	30 November 2000
Mauritius	6 December 2000
Tonga	10 December 2000
Poland	21 December 2000
Comoros	5 January 2001
Malta	6 January 2001
Kenya	2 February 2001
Trinidad & Tobago	6 March 2001
Russian Federation	20 March 2001

Appendix F:

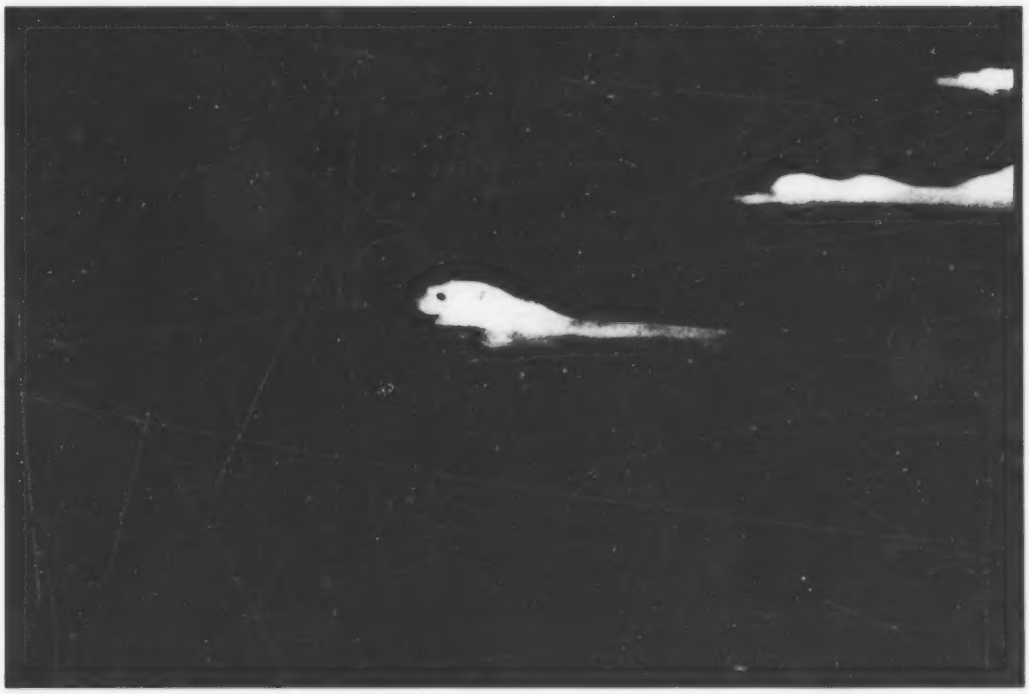
Contracting States to Both the 1969 Civil Liability Convention
And the 1971 IOPC Fund Convention
As at 24 March 2000
(And Therefore Contracting States of the 1971 IOPC Fund)

33 Contracting States to the 1971 IOPC Fund Convention		
Albania	Ghana	Papua New Guinea
Antigua and Barbuda	Guyana	Portugal
Benin	India	Qatar
Brunei Darussalam	Kenya	Russian Federation
Cameroon	Kuwait	Saint Kitts and Nevis
Colombia	Malaysia	Sierra Leone
Côte d'Ivoire	Maldives	Slovenia
Djibouti	Mauritania	Syrian Arab Republic
Estonia	Morocco	Tuvalu
Gabon	Mozambique	United Arab Emirates
Gambia	Nigeria	Yugoslavia

Nine Contracting States to the 1971 IOPC Fund Convention That Have Deposited Instruments of Denunciation That Will Take Effect on Date Indicated	
Panama	11 May 2000
Seychelles	23 July 2000
Italy	8 October 2000
Fiji	30 November 2000
Mauritius	6 December 2000
Tonga	10 December 2000
Poland	21 December 2000
Malta	6 January 2001
Iceland	10 February 2001

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Rapport Annuel 1999-2000



Canada

Photographie due à l'obligeance de
l'agence de tourisme de Nunavut

Publié par l'Administrateur
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée par les navires
90 rue Elgin, 8ième étage
Ottawa, Canada K1A 0N5
Tél. : (613) 990-5807 (Administrateur)
(613) 991-1726 (général)
Fax : (613) 990-5423
courriel : sopf@istar.ca

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Rapport Annuel 1999-2000

CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

CANADA

SHIP-SOURCE OIL POLLUTION FUND

L'Honorable David Collenette, C.P.
Député, Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

C'est un honneur de vous soumettre mon rapport annuel, compte rendu des activités, de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (la Caisse d'indemnisation), couvrant l'exercice financier commençant le 1er avril 1999 et finissant le 31 mars 2000, conformément aux dispositions du paragraphe 722 (1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

K.A. MacInnis.

Kenneth A. MacInnis, C.R.
Administrateur
Caisse d'indemnisation des dommages dus à
la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Abréviations et noms propres utilisés dans ce rapport

BST	Bureau de la Sécurité des Transports
Club P&I	mutuelle de protection et d'indemnisation (assurances maritimes)
CE	Commission Européenne
CCME	Conseil consultatif maritime canadien
CRC	Convention sur la responsabilité civile
DTS	droits de tirage spéciaux*
EU	États-Unis
FIPOL	Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
GCC	Garde côtière canadienne
ITOPF	Fédération internationale des armateurs pétroliers pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures
La Caisse d'indemnisation	Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par les navires
LMMC	*Loi sur la Marine Marchande du Canada*
MPO	Ministère des Pêches et des Océans
OBO	Navire OBO ou minéralier-vraquier pétrolier
OMI	Organisation maritime internationale
RU	Royaume-Uni
SIMEC	Société d'intervention maritime de l'est du Canada
SMTC	Sécurité maritime de Transports Canada
UE	Union Européenne
UFPSD	unités flottantes de production de stockage et de déchargement
UFS	unités flottantes de stockage

* *Au 1er avril 2000, la valeur du droit de tirage spécial (DTS) était d'environ 1,957$. Cette valeur réelle est répercutée à l'illustration 1 de l'Appendice « D ». Pour plus de commodité, partout ailleurs dans le rapport, les calculs sont fondés sur les droits de tirage spéciaux ayant une valeur nominale de 2$.*

Table des matières

1. Responsabilités et attributions de l'Administrateur 1

2. Le Plan canadien d'indemnisation 1
La Caisse d'indemnisation : un Fonds de dernier recours 3
La Caisse d'indemnisation : un Fonds de premier recours 3

3. Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures 5
3.1 Barge pétrolière Irving Whale (1970) 5
3.2 Pétrolier Liberty Bell Venture (1987) 7
3.3 Navire-citerne South Angela (1988) 8
3.4 Cargo/porte-conteneurs New Zealand Caribbean (1989) 8
3.5 Navire-citerne Eastern Shell (1991) 9
3.6 Remorqueur Princess No. 1 (1994) 10
3.7 Barge Haltren No. 1 (1995) 11
3.8 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Little Harbour (Nouvelle-Ecosse) (1996) 12
3.9 Navire de pêche Northwind (1996) 13
3.10 Yacht à moteur 42E 6903 (1996) 13
3.11 Vraquier Haralambos (1996) 14
3.12 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Placentia Bay (Terre-Neuve) (1997) 15
3.13 Navire Polyvalent Nita 1 (1997) 15
3.14 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Come By Chance (Terre-Neuve) (1997) 16
3.15 Navire de pêche Le Barachois (1997) 16
3.16 Navire Citerne Jade Star (1997) 17
3.17 Bateau de plaisance Ossian (1997) 17
3.18 House-boat Rhea (1997) 18
3.19 Vraquier Rani Padmini (1997) 18
3.20 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Cape Ray (Terre-Neuve) (1997) 19
3.21 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Placentia Bay (Terre Neuve) (1997) 19
3.22 Navire de pêche Koyo Maru #16 (1997) 19
3.23 Vraquier Flare (1998) 20
3.24 Navire-citerne Saraband (1998) 20
3.25 Navire-Citerne Enerchem Refiner (1998) 21
3.26 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Vancouver Harbour (Colombie Britannique) (1998) 22
3.27 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – St. Bride's (Terre-Neuve) (1998) 22
3.28 Vraquier des Grands Lacs Agawa Canyon (1998) 22
3.29 Navire-citerne Filomena Lembo (1998) 23
3.30 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Fighting Island (Ontario) (1998) 24
3.31 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Little Lawn Beach (Terre-Neuve) (1998) 24
3.32 Engin de dragage Joanne (1998) 25
3.33 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Île des Barques (Québec) (1998) 25
3.34 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Sydport (Nouvelle-Ecosse) (1998) 25
3.35 Traversier de Masson (Québec) (1998) 26
3.36 Navire de pêche Miss Babs (1998) 26
3.37 Navire-citerne Moruy (1998) 27
3.38 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port de Montréal (Québec) (1998) 27
3.39 Porte-conteneurs Canmar Valour (1998) 28
3.40 Porte-conteneurs Canmar Valour (1998) 28
3.41 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Cape Shore (Terre-Neuve) (1998) 29
3.42 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Montreal Harbour, Quebec (1998) 29
3.43 Navire des Grands Lacs Elton Hoyt 2nd (1998) 29
3.44 Traversier Walpole Islander (1999) 30
3.45 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Cap Breton (Nouvelle-Ecosse) (1999) 30
3.46 Navire de pêche Catalina Venture (1999) 30
3.47 Vraquier Solon of Athens (1999) 30
3.48 Navire des Grands Lacs Gordon C. Leitch (1999) 31
3.49 Vraquier Algontario (1999) 31

3.50 Navire à marchandises diverses Paterson (1999) *32*
3.51 Chalutier congélateur Sam Won Ho (1999) *32*
3.52 Navire-citerne Orient Tiger (1999) *32*
3.53 Navire-citerne transporteur de produits chimiques Sunny Blossom (1999) *33*
3.54 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Paspébiac (Québec) (1999) *33*
3.55 OBO Ariel (1999) *33*
3.56 Navire-citerne transporteur de produits chimiques Sunny Blossom (1999) *33*
3.57 Barge en bois H. O. No. 2 (1999) *34*
3.58 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Patrick's Cove (Terre-Neuve) (1999) *34*
3.59 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Cumberland (Ontario) (1999) *34*
3.60 Navire de pêche Mersey Viking (1999) *34*
3.61 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Ungava Bay (Nunavut) (1999) *35*
3.62 Marina de Holland (1999) *35*
3.63 Marina de Reed Point (Colombie Britannique) (1999) *35*
3.64 Remorqueur Radium Yellowknife (1999) *36*
3.65 Vraquier Alcor (1999) *36*
3.66 Navire Kaye E. Barker (1999) *36*
3.67 Transbordeur Tachek (2000) *37*
3.68 Navire-citerne Leonis (2000) *37*
3.69 Remorqueur à la pêche Miles Sea (2000) *37*
3.70 Vraquier Bovec (2000) *37*

4. Problèmes et remises en question 39
Stratégie d'intervention en Arctique *39*
Installations de réception portuaires pour les résidus d'hydrocarbures *40*
Déversements illégaux à la mer, de résidus d'hydrocarbures *41*
Changements apportés au plan d'intervention en cas de rejets d'hydrocarbures *42*
Limite de responsabilité des propriétaires de navire *43*
Mesures européennes prises après le sinistre de l'Erika – changements à apporter au régime du FIPOL – incidences sur la Caisse d'indemnisation *44*
Liquidation du FIPOL de 1971 ..... *48*

5. Initiatives visant les relations personnelles avec l'ensemble des corporations 49
Généralités *49*
Société anonyme d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures *49*
Canuslant 1999 ..... *50*
Organismes d'intervention et installations pour l'équipement de la GCC *50*
Séminaire consacré aux rejets d'hydrocarbures *51*
Symposium consacré aux rejets d'hydrocarbures dans les eaux douces *52*
Cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre *52*
Séminaire consacré à l'évaluation des dommages aux ressources naturelles *53*

6. Responsabilités de la Caisse d'indemnisation envers le Fonds international 54
CRC de 1969 et FIPOL de 1971 ..... *54*
CRC de 1992 et FIPOL de 1992 ..... *55*

7. Résumé de l'état financier 56

Appendice A — Le Regime d'indemnisation International

Appendice B — FIPOL de 1971 –Sessions du Comité exécutif et de l'Assemblée

Appendice C — Le FIPOL de 1992

Appendice D — Changements apportés par les Protocoles de 1992

Appendice E — Etats contractants 1992

Appendice F — Etats contractants 1969/1971

Résumé à l'Intention de la Haute Direction

Ce rapport annuel de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse d'indemnisation) couvre l'exercice financier prenant fin le 31 mars 2000.

Situation financière

La situation financière de la Caisse d'indemnisation au terme de l'exercice, fait l'objet de ce rapport, incluant le coût des règlements des demandes d'indemnisation effectués au Canada et le montant des versements effectués par la Caisse d'indemnisation en faveur du Fonds international. Les demandes d'indemnisation canadiennes ont été réglies pour un montant approximatif de 573 000,00$. Au 31 mars 2000, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à 295 522 358,23$.

Situation actuelle des demandes d'indemnisation canadiennes

Le rapport expose le Plan d'indemnisation canadien et inclut la situation actuelle des demandes d'indemnisation canadiennes en cours pour des rejets d'hydrocarbures provenant de navires. Au cours de l'année, la Couronne a mené à bien quelques actions entreprises de longue date devant les tribunaux et l'Administrateur a résolu un certain nombre de demandes d'indemnisation très anciennes et particulièrement ardues. Ce travail a eu pour résultat une réduction importante des cas reportés à plus tard.

Problèmes et remises en question

Stratégie d'intervention en Arctique

Le rapport démontre l'importance de la « Stratégie d'intervention dans l'Arctique » de la Garde côtière canadienne (GCC) prévue pour être utilisée par la GCC, les Territoires du Nord et autres organismes du gouvernement lorsque l'on fait appel à eux pour intervenir dans l'Arctique canadien en cas de rejets d'hydrocarbures provenant de navires. Dans cette immense étendue géographique, il faut faire face à des difficultés de logistique et de transport et à des questions de rentabilité qui doivent être surmontées, aussi il est essentiel d'avoir le soutien puissant et constant de tous les intervenants.

Considération nationale

Le 31 mars 2000, le Ministre des Pêches et océans annonçait la mise en oeuvre des changements apportés au plan d'intervention. Il était précisé que l'Administrateur serait invité à être un membre du nouveau conseil consultatif national en vue d'examiner les questions nationales de préparation et d'intervention et de veiller à ce que le Canada soit prêt à intervenir en cas de rejets d'hydrocarbures de grande envergure.

Responsabilité accrue

Il est indiqué que dans le contexte des changements entrés en vigueur le 29 mai 1999, la nouvelle limite de responsabilité, d'un propriétaire de navire d'une jauge brute inférieure à 300 tonneaux, autre qu'un pétrolier, comprenant un bateau de plaisance de propriété privée, est accrue substantiellement et portée à 500 000,00$. En se fondant sur l'expérience passée de la Caisse d'indemnisation, de nombreux navires d'une jauge brute inférieure à 300 tonneaux exploités au Canada, pourraient ne pas posséder de contrat d'assurance approprié ou ne pas en avoir du tout.

Contestations budgétaires

Le Canada est un Etat contractant à un régime international d'indemnisation qui mutualise le risque de pollution par les hydrocarbures provenant de pétroliers de haute-mer. Pour la Caisse d'indemnisation se présentent donc de nouvelles possibilités de contestations budgétaires nées du régime international :

Maximum plus élevé

- Après le 29 mai 1999, la Caisse d'indemnisation a l'obligation de payer des contributions, au niveau maximal le plus élevé, prévues sous le régime du FIPOL de 1992, pour des sinistres internationaux. Ceci est donc déjà une réalité. Les paiements d'indemnités à l'occasion du sinistre de l'*Erika* (France, décembre 1999) atteindront probablement la limite maximale prévue au FIPOL de 1992. La part de la Caisse d'indemnisation pourrait s'élever approximativement à 10,5 millions de dollars pour ce sinistre seul.

Majorations supplémentaires

- L'adoption d'une initiative d'après – *Erika* pourrait conduire à accroître d'environ cinquante pour cent la limite maximale et les montants d'indemnisation prévus dans les Conventions internationales de 1992.

Relever les limites de responsabilité du régime international

- A la demande de la France, des changement très importants dans le régime international d'indemnisation, pour la pollution par des hydrocarbures, sont en cours d'examen par un groupe de travail du FIPOL de 1992 : les autorités françaises ont demandé des changements, y compris d'imputer un certain nombre de responsabilités aux armateurs-gérants, exploitants et aux compagnies pétrolières et de porter à un milliard d'euros (c'est-à-dire d'un plafond d'environ 270 millions de dollars à un plafond de 1,4 milliards de dollars) le plafond de responsabilité du régime international.

Activité de la CE/ de l'UE

Il est à remarquer que le FIPOL et le régime international ont été exposés à de sévères critiques en France, aussi bien dans le milieu des médias, qu'ailleurs. Depuis le sinistre de l'*Erika*, il s'est produit une soudaine poussée d'activités à la Commission européenne (CE) et à l'Union européenne (UE). Récemment, la CE a publié « un livre blanc sur la responsabilité environnementale ». Les initiatives juridiques de l'UE, sur les autres aspects de la responsabilité environnementale, sont promises pour la fin de l'an 2000.

Comité canadien

Un Comité interministériel du gouvernement canadien a été formé en vue d'examiner les questions qui pourraient avoir des conséquences pour le Canada en cas de futurs changements dans les Conventions internationales.

Initiatives visant les relations personnelles avec l'ensemble des corporations

L'Administrateur a poursuivi les initiatives de la Caisse d'indemnisation visant les relations personnelles avec l'ensemble des corporations, entreprises l'année dernière, en :

- assistant à Vancouver à un séminaire organisé par l'organisme d'intervention Burrard Clean, consacré aux rejets d'hydrocarbures;
- se réunissant avec le personnel de la GCC et la direction de la sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) au Québec et en Nouvelle-Écosse;
- participant, avec des délégués des organismes du gouvernement et de l'industrie maritime, à un cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre, organisé au collège de la GCC et comprenant des exercices de simulation de rejets d'hydrocarbures et;
- participant à des réunions aux États-Unis et au Royaume-Uni, avec des délégués de la fédération internationale des armateurs pétroliers, pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures (ITOPF), le groupe international des Clubs P&I, l'Administration nationale des États-Unis chargée des océans et de l'atmosphère, l'US National Pollution Funds Center (centre national des États-Unis chargé du Fonds d'indemnisation de la pollution), la Garde côtière des États-Unis, et l'Organisme des États-Unis chargé de la protection écologique.

Obligations envers le FIPOL

Il se pourrait que la Caisse d'indemnisation ait à faire face à des responsabilités à venir importantes, envers le Fonds international. Depuis 1989, la Caisse d'indemnisation a versé environ 20,5 millions de dollars au FIPOL de 1971. Depuis le 29 mai 1999, le Canada est devenu un Etat contractant aux Conventions internationales de 1992. Aux termes du FIPOL de 1971 (y compris la CRC de 1969) l'indemnité maximale disponible est d'environ 120 millions de dollars par événement, alors qu'aux termes des Conventions internationales de 1992, le niveau maximal est d'environ 270 millions de dollars.

IOPC sessions

Au cours de l'année, l'Administrateur, en qualité de chef de la délégation canadienne, a assisté aux sessions du Comité exécutif et à celles de l'Assemblée du Fonds international, tenues au Siège de l'Organisation maritime internationale à Londres (OMI) et en a donné des comptes-rendus. Des extraits de ses rapports sur ces débats figurent dans les Appendices.

« Du fait des modifications apportées à la LMMC, les dispositions de la Caisse d'indemnisation sont entrées en vigueur le 24 avril 1989 ».

1. Responsabilités et attributions de l'Administrateur

L'Administrateur :

- est nommé à titre inamovible et en qualité d'autorité indépendante, doit enquêter sur toutes les demandes d'indemnisation présentées contre la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (La Caisse d'indemnisation) et les évaluer, à moins que le demandeur n'interjette appel devant la Cour fédérale du Canada.
- prépare un rapport annuel, compte-rendu des activités de la Caisse d'indemnisation qui est déposé par le ministre des Transports, sur le bureau du Parlement;
- a les pouvoirs d'un commissaire nommé en vertu de la partie I de la *Loi sur les enquêtes*;
- peut engager une action récursoire à l'encontre de tiers, en vue de recouvrir les montants prélevés sur la Caisse d'indemnisation, pour indemniser un demandeur et peut également entreprendre une action en vue d'obtenir une garantie, même avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation;
- est, selon la Loi, partie à toute procédure engagée par un demandeur, à l'encontre du propriétaire d'un navire, de son assureur ou du FIPOL, selon le cas;
- aux termes de la *Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC)*, a la responsabilité d'ordonner, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, les paiements de toutes les contributions canadiennes dues au FIPOL (ces contributions sont fondées sur les quantités d'hydrocarbures reçus au Canada, déclarées par l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, à l'Administrateur du FIPOL et;
- est le chef de la délégation canadienne se rendant aux réunions du Comité exécutif et de l'Assemblée du FIPOL.

2. Le Plan canadien d'indemnisation

Du fait des modifications apportées à la *LMMC*, les dispositions de la Caisse d'indemnisation sont entrées en vigueur le 24 avril 1989. La Caisse d'indemnisation a remplacé la Caisse des réclamations de la pollution maritime qui était en place depuis 1973. En 1989, les sommes accumulées dans la Caisse des réclamations de la pollution maritime s'élevaient à 149 618 850,24$ et furent transférées à la Caisse d'indemnisation.

Compte spécial

La Caisse d'indemnisation est un compte spécial ouvert parmi les comptes du Canada, qui fait que des intérêts sont actuellement portés à son crédit mensuellement par le Ministre des Finances.

Entre le 15 février 1972 et le 1er septembre 1976, une contribution de 15 cents était imposée. Durant cette période une somme totale de 34 866 459,88$ fut perçue auprès de 65 contributaires et portée au crédit de la Caisse des réclamations de la pollution maritime. Les contributaires à la Caisse des réclamations de la pollution maritime comprenaient des compagnies pétrolières,

des administrations de centrales électriques, des fabricants de pâte à papier et de papier, des usines de produits chimiques et d'autres industries lourdes.

« La Caisse d'indemnisation est destinée à payer les demandes d'indemnisation relatives aux rejets d'hydrocarbures provenant de toutes les catégoiries de navires ».

Au cours de l'exercice financier commençant le 1er avril 2000, le Ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 39,48 cents par tonne métrique d'une cargaison en vrac « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importés au Canada ou expédiés d'un endroit au Canada, sur un navire. La levée de contributions est indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

Depuis 1976, aucune levée de contributions n'a été imposée.

La Caisse d'indemnisation a la responsabilité de payer les demandes d'indemnisation présentées pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par des déversements d'hydrocarbures provenant d'un navire ou pour des dommages anticipés, quelque soit le lieu au Canada, ou dans les eaux canadiennes, y compris la zone économique exclusive du Canada.

La Caisse d'indemnisation est destinée à payer les demandes d'indemnisation relatives aux rejets d'hydrocarbures provenant de toutes les catégoiries de navires.

La Caisse d'indemnisation, contrairement au FIPOL de 1992, ne limite pas ses considérations, aux seuls navires-citernes de haute-mer ou aux hydrocarbures persistants. La Caisse d'indemnisation est également prévue pour permettre d'octroyer des indemnités complémentaires (sorte de troisième couverture) au cas où les fonds disponibles, au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CRC) et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (FIPOL), concernant des rejets d'hydrocarbures au Canada provenant de pétroliers, seraient insuffisants pour faire face à toutes les demandes d'indemnisation établies (voir l'illustration 1, à l'Appendice « D »).

Responsabilité maximale

Pour l'exercice financier ayant débuté le 1er avril 2000, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève actuellement à 131 634 422,80$ pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul rejet d'hydrocarbures. Ce montant est indexé annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

Les catégoiries de demandes d'indemnisation pour lesquelles la Caisse d'indemnisation peut être responsable comprennent :

- des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- des demandes d'indemnisation pour des frais encourus pour effectuer le nettoyage des rejets d'hydrocarbures, y compris les frais pour des mesures de sauvegarde et;
- des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et pour des fais de nettoyage, lorsque l'identité du navire qui a causé le déversement n'a pu être établie (rejets non identifiés d'hydrocarbures).

Le pollueur doit payer

Une vaste catégorie déterminée de personnes impliquées dans l'industrie canadienne de la pêche peut présenter une demande d'indemnisation pour un manque à gagner résultant de rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire.

Le régime actuel des demandes d'indemnisation réglementaires, tel que figurant à la partie XVI de la *LMMC*, selon lequel s'applique le principe que le **pollueur doit payer**, a en l'état ses pierres angulaires :

« L'Administrateur, en tant qu'autorité indépendante, a l'obligation d'enquêter sur les demandes d'indemnisation déposées contre la Caisse d'indemnisation et de les évaluer ».

- tous les frais qui doivent être raisonnables;
- toutes les mesures prises pour effectuer le nettoyage qui doivent être des mesures raisonnables; et
- tous les frais qui doivent avoir été réellement encourus.

La Caisse d'indemnisation : un Fonds de dernier recours

La *LMMC* impose au propriétaire du navire une responsabilité très stricte pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, provoquée par son navire et pour des frais encourus par le Ministre des Pêches et des océans et par toute autre personne au Canada, pour des mesures de nettoyage et de sauvegarde.

Propriétaire de navire responsable

En premier lieu, conformément aux dispositions de la *LMMC*, un demandeur peut engager une action à l'encontre d'un propriétaire de navire. L'Administrateur de la Caisse d'indemnisation est, selon la Loi, partie à toute procédure judiciaire engagée devant des tribunaux canadiens, par un demandeur contre le propriétaire du navire, son garant ou le FIPOL de 1992. Dans ce cas, la portée de la responsabilité de la Caisse d'indemnisation, en tant que dernier recours, est précisée à l'Article 709 de la *LMMC*.

Pouvoir et mandat de l'Administrateur

L'Administrateur a également le pouvoir et le mandat de participer à tout règlement d'une affaire faisant l'objet d'une telle procédure judiciaire et peut effectuer des paiements, par prélèvements sur la Caisse d'indemnisation comme cela pourrait être imposé, selon les termes du règlement de l'affaire.

Un organisme d'intervention tel que précisé dans la *LMMC*, n'est pas en droit de déposer directement une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation mais peut, après avoir épuisé toutes les possibilités d'exercer ses droits en la matière, auprès du propriétaire du navire, faire valoir sa demande d'indemnisation, pour des frais restés impayés.

La Caisse d'indemnisation : un Fonds de premier recours

La Caisse d'indemnisation peut aussi être un Fonds de premier recours pour des demandeurs, y compris la Couronne.

Comme prévu dans la *LMMC*, à part une exception, toute personne peut déposer une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, concernant une perte, ou un dommage ou des frais dus à la pollution par les hydorcarbures. Une organisme d'intervention, formée aux conditions de la *LMMC*, n'est pas en droit de déposer directement une demandes d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation.

L'Administraeur, en tant qu'autorité indépendante, a l'obligation d'enquêter sur les demandes d'indemnisation déposées contre la Caisse d'indemnisation et de les évaluer. Pour ce faire, il a les pouvoirs, de sommer des témoins à comparaître et d'obtenir des documents.

Délais accordés pour interjeter appel

L'Administrateur peut soit faire une offre d'indemnisation, soit rejeter la demande d'indemnisation. Un demandeur non satisfait peut, dans un délai de 60 jours, interjeter appel auprès de la cour fédérale du Canada, de la décision de l'Administrateur.

Lorsque l'Administrateur paie une demande d'indemnisation, il est subrogé dans les droits du demandeur et il a l'obligation de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire ou de toute autre personne responsable, le montant qu'il a versé aux demandeurs. En conséquence, l'Administrateur est habilité à intenter une action *in rem*, à l'encontre du navire (ou à l'encontre du produit de sa vente si celui-ci a été vendu) en vue d'obtenir une garantie afin de protéger les intérêts de la Caisse d'indemnisation, au cas où aucune autre garantie n'aurait été fournie. L'Administrateur est en droit d'obtenir une garantie même avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation mais l'action ne peut être poursuivie que si l'Administrateur a payé les demandes d'indemnisation et est subrogé dans les droits du demandeur.

Mesures raisonnables

Comme indiqué ci-dessus, l'Administrateur a l'obligation de prendre des mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, du FIPOL, ou de toute autre personne, le montant de l'indemnisation qu'il a versé au demandeur, prélevé sur la Caisse d'indemnisation, ceci inclut le droit d'intenter une action contre le Fonds de limitation de responsabilité du propriétaire du navire, constitué aux termes des dispositions de la CRC de 1992.

3. Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures

Quelle que soit l'année, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (la Caisse d'indemnisation), reçoit de nombreux rapports d'événements de pollution par les hydrocarbures, envoyés par une variété de personnes, y compris des particuliers qui désireux d'être conseillés, pour savoir s'ils ont droit, aux conditions de la LMMC, d'être considérés comme des requérants éventuels, par suite de dommages, dus à la pollution par les hydrocarbures, qu'ils ont éprouvés. Ces rapports qui relevaient de sa compétence sont relatés ci-dessous. L'Administrateur n'ignore pas que beaucoup plus d'événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures, sont rapportés nationalement. Beaucoup de ceux qui ont été rapportés sont d'un intérêt mineur (irisations). D'autres impliquaient de plus grandes quantités d'hydrocarbures mais ne furent pas portés à la connaissance de l'Administrateur car ils avaient été traités d'une manière acceptable au niveau local, incluant l'approbation de la responsabilité financière par le pollueur.

Les lieux d'événements sont indiqués sur la carte figurent à la page suivante.

3.1 Barge pétrolière *Irving Whale* (1970)

Finalement, cette affaire complexe qui a traîné en longueur et qui par-dessus tout a nécessité beaucoup de temps, a été résolue cette année eu égard à la Caisse d'indemnisation.

Le 7 septembre 1970, alors qu'elle était remorquée, avec à son bord une cargaison de 4 200 tonnes de mazout de soute « C », cette barge pétrolière canadienne a coulé dans le Golfe du St. Laurent. Le 30 juillet 1996, la barge et sa cargaison résiduelle de mazout ont été renflouées et transportées jusqu'à Halifax, Nouvelle-Écosse. Chaque année depuis 1991-92, les rapports annuels ont exposé les progrès effectués en matière de demandes d'indemnisation et de demandes reconventionnelles, concernant cet événement.

Des requêtes ont été déposées devant la Cour fédérale du Canada pour que soit rendu un jugement par procédure sommaire :

Le 22 octobre 1998, par les défendeurs Irving, le 28 octobre 1998 par le FIPOL, et le 29 octobre 1998 par la Caisse d'indemnisation. Le 20 novembre 1998, la Couronne a déposé ses répliques à ces requêtes et l'audition de l'affaire par M. le juge James K. Hugessen avait été fixée aux 9 et 10 décembre 1998, à Montréal.

Le 21 décembre 1998, M. le juge Hugessen a relevé, entre autres, que les demandes d'indemnisation de la Couronne, contre la Caisse d'indemnisation étaient frappées de prescription et a délivré l'ordonnance que voici :

{C}e tribunal ordonne ce qui suit :

1. *La requête des défendeurs pour que soit rendu un jugement par procédure sommaire est accordée et l'action contre les défendeurs est rejetée, dans la mesure où elle est fondée sur la partie XVI de la Loi sur la marine marchande du Canada; les demandes d'indemnisation fondées sur d'autres actions seront maintenues, les défendeurs auront droit à la fin de l'instance, aux dépens relativement à la présente requête, évalués à la somme de 4 000,00$ plus les débours admissibles.*

2. *La demande d'indemnisation contre le défendeur selon la loi, l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par les navires est rejetée et la demande reconventionnelle est accordée; il est en outre déclaré que ledit défendeur selon la loi n'a aucune responsabilité envers le plaignant, relativement au naufrage de l'Irving Whale le 7 septembre 1970. Ledit défendeur a droit aux dépens, exigibles sur-le-champ et évalués à la somme de 10 000,00$ ainsi qu'aux débours admissibles.*

3.2
3.22
3.3
3.14
3.51
3.52
3.55
3.68
3.12
3.21
3.27
3.41
3.58
3.20
3.46
3.31
3.23
3.34
3.45
3.60
3.17
3.8
3.15
3.1
3.7
3.32
3.54
3.48
3.13
3.11
3.19
3.29
3.33
3.37
3.47
3.38
3.39
3.40
3.42
3.50
3.65
3.61
3.16
3.24
3.59
3.25
3.56
3.53
3.18
3.35
3.62
3.5
3.6
3.44
3.64
3.69
3.10
3.28
3.30
3.43
3.66
3.49
3.9
3.36
3.57
3.70
3.4
3.26
3.63
3.67

3. *Le demande d'indemnisation contre le défendeur selon la loi, le Fonds international d'indemnisation de 1971, pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) est rejetée et il est déclaré que ledit défendeur selon la loi n'a aucune responsabilité envers le plaignant, relativement au naufrage de l'Irving Whale, le 7 septembre 1970, ledit défendeur a droit aux dépens qui sont évalués à la somme de 17 500,00$, ainsi qu'aux débours admissibles.*

Il est certain que les défendeurs Irving auront à faire face à des demandes émanant de la Couronne, fondées sur d'autres actions en justice dans lesquelles ni la Caisse d'indemnisation, ni le FIPOL n'auront été impliqués.

L'ensemble des justifications de l'ordonnance de M. le juge Hugessen, se trouvent au tribunal de première instance de la Cour fédérale du Canada, registre des jugements rendus : T-1625-97, Date : 19981221.

Les négociations qui suivent ont eu lieu avec la Couronne :

a) Le 4 août 1999, l'Administrateur a reçu un versement d'un montant de 10 000$, effectué par la Couronne, à porter au crédit de la Caisse d'indemnisation, visant à couvrir les dépens de la Caisse d'indemnisation.

b) Le 28 septembre 1999, l'Administrateur a reçu un versement d'un montant de 90 000,00$, effectué par la Couronne, à porter au crédit de la Caisse d'indemnisation, visant à couvrir les débours admissibles de la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.2 Pétrolier *Liberty Bell Venture* (1987)

Comme cela a filtré, la Caisse d'indemnisation n'a pas été impliquée directement, autrement que par le fait que l'Administrateur soit en voie d'être nommé partie aux procédures mais ayant toujours la possibilité de pouvoir intervenir. Par conséquent, l'Administrateur était satisfait que cette affaire ait été réglée cette année.

Le 29 mars 1987, alors qu'il déchargeait sa cargaison au terminal de l'usine électrique de Terre-Neuve, située à Seal Cove, Conception Bay (Terre-Neuve), ce navire-citerne battant pavillon du Libéria, de 31 331 tonneaux de jauge brute, déversait à la mer du mazout de soute « C ». La GCC intervenait pour nettoyer le déversement, encourant des frais, déclarés s'élever à 11 779,71$. Le navire blamait le terminal pour le déversement, et le terminal blamait le navire. Le déversement était estimé entre 4 000 et 8 000 litres d'hydrocarbures.

Le 28 mars 1989, la Couronne intentait un procès devant la Cour fédérale du Canada, en vue de recouvrer son argent, nommant l'Administrateur partie à la procédure, selon la Loi. Les représentants locaux des propriétaires du navire refusèrent d'accepter la signification de l'exposé détaillé des prétentions du demandeur qui fut finalement signifié conformément à la règle 310(2) des règlements de la Cour fédérale.

Le règlement définitif de cette action en justice a été remis à plus tard, dans l'attente d'une décision de la Cour suprême du Canada regardant l'affaire : Bow Valley Husky contre Saint John Shipbuilding et al. Ce cas met en cause l'incendie qui s'était déclaré à bord d'une plate-forme de forage construite au Canada. Les propriétaires de la plate-forme engagèrent des poursuites contre le chantier naval, pour rupture de contrat. Il y avait également d'autres problèmes. Les défendeurs soutenaient que les principes de la Common law s'appliquaient et que le manque de précautions de la part des victimes, les propriétaires de la plate-forme, constituait une défense indiscutable. Dans son jugement de décembre 1997, la Cour suprême soutient que de tels litiges devraient se régler en se fondant sur les principes du droit maritime canadien qui permet la répartition de la responsabilité entre les parties.

Du fait que maintenant le point de droit a été précisé, il a été possible de donner suite au règlement du cas du *Liberty Bell Venture*, entre la Couronne et le propriétaire du navire.

Le 25 mars 1999, l'Administrateur a été informé par le conseiller de la Couronne que la notification de règlement avait été déposée devant la Cour fédérale du Canada. Le 8 novembre 1999, un fonctionnaire de la GCC faisait savoir que le cas avait été réglé. L'accord de règlement et d'abandon des droits fut signé par la Couronne. Le 22 février 2000, l'Administrateur signait l'avis d'abandon de la procédure. Le dossier de la Caisse d'indemnisation fut clos.

3.3 Navire-citerne *South Angela* (1988)

Ceci est un autre événement pour lequel l'Administrateur a conservé un dossier durant de nombreuses années. Il impliquait un litige qui a été résolu cette année.

Le 4 mars 1988, le navire-citerne libérien *South Angela*, de 59 353 tonneaux de jauge brute, déversait à la mer, une partie de sa cargaison de pétrole brut, alors qu'il était amarré le long du quai de la raffinerie de Come By Chance, en Baie de Placentia (Terre-Neuve). Le 7 mars 1987, un autre déversement d'hydrocarbures s'est produit d'une manière identique. Les quantités déversées étaient estimées à 15 et 500 barils, respectivement. Faute de mesures d'intervention de la part du propriétaire du navire, la GCC assistée par la raffinerie prit des dispositions pour effectuer le nettoyage. Pour les deux événements, la GCC avait encouru des frais déclarés s'élever à 250 169,00$. A l'époque, les pêcheurs locaux craignirent que leurs moyens d'existence aient été pollués. La raffinerie réclama également le remboursement de dommages. Afin de permettre au navire-citerne d'appareiller, le Club P&I envoya par courrier des garanties d'un montant de : 300 000,00$ pour la GCC, 4 millions de $ pour couvrir les demandes éventuelles des pêcheurs et 6 millions de $ pour couvrir les demandes de la raffinerie.

Le navire accepta la responsabilité du premier déversement mais il fut impossible de parvenir à une solution concernant le second déversement, aussi, le 22 février 1991, la Couronne déposait une demande d'indemnisation devant la Cour fédérale du Canada, en vue de recouvrer les frais de la GCC, s'élevant à 234 336,58$ nommant l'Administrateur, partie à la procédure, selon la Loi. La raffinerie engageait également un procès devant le tribunal mais les deux actions en justice furent fusionnées en une seule afin d'éviter toute répétitivité. Il fut convenu entre les parties et légitimé par le tribunal que la Caisse d'indemnisation n'avait pas à être représentée à l'audience, à moins qu'il ne fut établi que les intérêts de la Caisse d'indemnisation étaient en jeu.

En avril 1994, s'est tenue une conférence d'avant procès et l'affaire est passée devant le tribunal à différentes périodes en 1995.

Le jugement rendu par la Cour suprême du Canada dans l'affaire du *Bow Valley Husky contre la Saint John Shipbuilding et al.* était applicable à ce litige.

La GCC a indiqué qu'au 31 mars 1999, le tribunal avait réparti à parts égales, les responsabilités du propriétaire du navire et de la raffinerie. Des débats relatifs au quantum (montant de l'amende) ont eu lieu entre le mandataire de la Couronne et les conseillers juridiques du propriétaire du navire et de la raffinerie. Une offre du propriétaire du navire a été reçue.

Un règlement extrajudiciaire fut conclu. Les parties, y compris l'Administrateur, souscrirent un accord pour l'enregistrement d'un avis d'abandon de la procédure. L'Administrateur considère l'affaire terminée et a clos son dossier.

3.4 Cargo/porte-conteneurs *New Zealand Caribbean* (1989)

Ce fut seulement le 21 août 1990 que pour la première fois l'Administrateur fut mis au courant de cet événement de pollution par les hydrocarbures, lorsqu'il s'est vu remettre par la Société du port de Vancouver, un exemplaire de l'exposé détaillé des prétentions du demandeur, conformément aux dispositions de l'article 713 *LMMC*. Ce document constituait l'Administrateur partie à l'action en justice, selon la Loi. L'exposé détaillé des prétentions du demandeur, soutenait que le cargo à marchandises diverses/porte-conteneurs *New Zealand Caribbean* de 19 613 tonneaux de jauge brute, battant pavillon du Vanuatu, avait causé, le 30 janvier 1989, une pollution par les hydrocarbures en venant s'amarrer le long du quai du chantier de construction navale à Vancouver nord (Colombie Britannique). Il était précisé qu'un bollard d'amarrage situé sur le quai, avait crevé une caisse journalière à combustible installée sur la face interne du bordé de muraille du navire. Entre le moment de l'événement et celui où la Société du port de Vancouver avait déposé sa demande d'indemnisation, le navire avait changé de nom, de pavillon, de propriétaires et de compagnie d'exploitation. Il a été convenu qu'à moins que les intérêts de la Caisse d'indemnisation ne soient en jeu, celle-ci n'avait pas à donner d'instruction à son conseiller juridique.

Par la suite, la Société du port de Vancouver prétendait en outre qu'elle avait encouru des frais de nettoyage indispensables s'élevant à 76 272,26$. Il semblerait que le navire ait refusé de payer la demande d'indemnisation, en raison de prétendues défectuosités

dans la conception de l'appontement et d'autres choses.

Au cours de l'année 1997, un règlement extrajudiciaire avait été conclu entre les parties. Le navire avait effectué un versement de 51 000$ et la Société du port de Vancouver était d'accord pour qu'une ordonnance d'acquit soit déposée, nommant le navire et ses propriétaires, concluant l'affaire entre ces parties. Le conseiller juridique pour le chantier de construction navale avait été d'accord pour un versement de 25 000,00$, partie des paiements dus par le chantier qui était maintenant en faillite. À ce jour, le liquidateur judiciaire pour le chantier de construction navale n'a pas accusé réception à l'obligation de paiement et les poursuites judiciaires contre le chantier continuent.

L'Administrateur n'avait pas été partie à ce règlement et le 20 avril 1998, il avait écrit à la Société du port de Vancouver pour l'informer qu'il réservait tous ses droits dans cette affaire. La dernière information reçue de la Société du port de Vancouver, serait qu'il ne s'est produit aucun changement important dans cette affaire.

3.5 Navire-citerne *Eastern Shell* (1991)

L'Administrateur a le plaisir de faire savoir que cette affaire a été résolue cette année.

Ce navire-citerne canadien, monocoque, de 4 008 tonneaux de jauge brute, effectuait un voyage de Sarnia (Ontario) à Parry Sound (Ontario), chargé de diesel et d'essence, lorsque le 10 mai 1991, il talonnait sur un fond rocheux. L'événement eut lieu de bonne heure le matin et il semblerait que les aides visuelles à la navigation furent perdues de vue dans le soleil levant aveuglant du petit matin. Le bordé de fond du navire avait été crevé et par la suite, il a été estimé que 100 000 litres d'essence et 62 000 litres de diesel avaient été perdus dans les eaux de la Baie Géorgienne.

La GCC, les propriétaires et les affréteurs du navire intervinrent pour endiguer et nettoyer le déversement. La GCC ne put obtenir le règlement de ses frais qui furent déclarés s'élever à 356 143,47$. Le FIPOL de 1971 n'était pas concerné car les hydrocarbures déversés ne correspondaient pas à la définition « d'hydrocarbures persistants » donnée dans la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le 2 février 1993, l'Administrateur recevait une lettre de l'avocat, en réalité les propriétaires du navire, présentant une demande de remboursement contre la Caisse d'indemnisation, pour le solde du montant d'argent versé en plus du montant de la limite de responsabilité calculée du navire-citerne.

Les propriétaires du navire déclarèrent les frais dont les montants suivent :

les propriétaires du navire (Soconav)	326 546,08$
les affréteurs (la Compagnie Shell Oil)	310 000,00$
la GCC	356 143,48$
Total	992 689,56$
- Limite de responsabilité déclarée de *l'Eastern Shell*	728 237,33$
Excédent	264 451,23$

Un autre calcul pertinent est le montant d'argent dont les propriétaires du navire déclaraient disposer pour régler la demande d'indemnisation de la GCC, à savoir :

Limite de responsabilité déclarée	728 237,33$
- frais des propriétaires/affréteurs du navire (ci-dessus)	636 546,08$
Solde restant	91 692,25$

Le 2 mars 1993, l'avocat de la Caisse d'indemnisation répondait aux propriétaires du navire, en vue d'obtenir de plus amples renseignements et en insistant sur les principaux points qui suivent :

- doutes quant à savoir si le chiffre avancé de 992 689,56$ pour le nettoyage, était valable, eu égard à un reliquat d'acceptation de créance contre la Caisse d'indemnisation.
- exprime le point de vue que quelques-uns des frais mentionnés ci-dessus résultaient d'opérations de sauvetage du navire et de réparations provisoires effectuées pour lui permettre de se rendre à un chantier pour des réparations définitives.

Des délibérations et des négociations concernant ces questions et d'autres sujets eurent lieu, sans que soient prises de décisions. Le 14 janvier 1994, la Couronne intentait une action en justice devant la Cour fédérale du Canada, contre *l'Eastern Shell*, ses propriétaires et d'autres, en vue de recouvrer les frais de la GCC, nommant l'Administrateur, partie à la procédure, selon la Loi.

Le 8 février 1995, des exposés des moyens de fait et de droit des défendeurs et une demande reconventionnelle visant la limite de responsabilité, furent déposés au nom des propriétaires du navire. Les parties effectuèrent des échanges de documents et des examens des pièces du dossier avant l'audience eurent lieu. La Couronne et la Caisse d'indemnisation adoptèrent le point de vue que le propriétaire du navire n'était pas en droit de limiter sa responsabilité.

Le 7 février 1997, fut reçu un avis annonçant que les propriétaires du navire SOCONAV, avaient été mis en faillite, événement considéré avoir eu lieu, le 20 septembre 1996. Depuis 1996, un certain nombre de délibérations ont eu lieu avec l'Administrateur, concernant la demande d'indemnisation de la Couronne, prenant fin le 6 mai 1999, lorqu'un accord de règlement fut conclu. La Couronne acceptait l'offre de l'Administrateur s'élevant à 235 000,00$, tout compris : intérêts, frais etc... en règlement, pour solde de tout compte.

Le 20 juillet 1999, l'Administrateur a fait parvenir à la Couronne la somme de 235 000,00$. L'abandon des droits, signé le 28 juin 1999 au nom de la Couronne, fut remis à la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur a clos son dossier relatif à cette affaire.

3.6 Remorqueur *Princess No. 1* (1994)

Le 9 février 1994, ce remorqueur canadien de 87 tonneaux de jauge brute, appareillait d'Erieau (Ontario), en route pour Thames River (Ontario) où il devait casser la glace sur le fleuve. Avant d'appareiller, le remorqueur avait été prié de consulter l'officier des glaces de la GCC, ce qui ne fut pas fait. Le 10 février 1994, le remorqueur s'est trouvé pris dans de la glace épaisse, dans le lac Erié, avec une gîte d'environ 55°. Un brise-glace de la Garde côtière des États-Unis répondit à la situation urgente et cassa la glace tout autour du remorqueur, relachant ainsi la pression. Le *Princess No. 1* reçut l'ordre de la part du bureau de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC), de rejoindre un port, car il avait été jugé que le remorqueur et son équipage ne possédaient pas les certificats et brevets requis pour entreprendre un tel voyage. Le Capitaine du remorqueur fut débarqué par un hélicoptère de la Garde côtière des États-Unis par mesure de précaution, en raison du danger qu'il y avait pour l'équipage et parce que le Capitaine était atteint d'une incapacité physique découlant de blessures reçues auparavant dans un accident à terre, passé sous silence. Par la suite, un brise-glace de la GCC escorta le remorqueur, dans les chenaux pris par les glaces, jusqu'à la base de la GCC d'Amhurstburg (Ontario).

Tard dans l'après-midi du 11 février 1994, le remorqueur arriva à la base où un inspecteur de la SMTC l'attendait. Etant donné que le remorqueur était vraiment sans chauffage, deux des trois membres d'équipage demeurés à bord, partirent chez eux. Le troisième membre d'équipage, le chef mécanicien, descendit aussi à terre pour prendre un repas chaud, lorsqu'il revint, il trouva le remorqueur en train de couler. Aidés de pompes, les sapeurs pompiers locaux prirent des mesures d'urgence, mais il était trop tard et le remorqueur coula à son poste à quai. À la suite du naufrage, une certaine quantité d'hydrocarbures se répandit. La GCC intervint et utilisa les navires et équipages de la GCC qui se trouvaient dans le secteur, afin d'endiguer et de nettoyer la pollution, une partie étant de la glace polluée. Par la suite, le propriétaire renfloua le remorqueur au moyen des ses ressources personnelles et le mit à terre. Il fut découvert que de nombreuses voies d'eau s'étaient produites dans la coque du remorqueur, sans doute au cours des opérations dans les glaces.

Le propriétaire du remorqueur prétendit qu'il n'était pas assuré et qu'il n'avait pas d'argent pour payer les frais de nettoyage. Le remorqueur, vieux de 91 ans, dans son état après renflouement, n'avait qu'une valeur très limitée. Dans ces conditions, le 30 décembre 1994, la Couronne présentait à l'Administrateur, une demande d'indemnisation s'élevant à 250 742,38$, pour se faire rembourser les frais de la GCC.

L'Administrateur avait certains doutes concernant le montant de la demande d'indemnisation, en particulier pour le calcul des coûts des navires et des équipages de la GCC. À la suite d'un certain nombre de réunions, un accord fut conclu pour le règlement d'une somme de 105 000,00$, y compris les intérêts et le 26 novembre 1996, des dispositions furent prises pour transférer cette somme à la Couronne.

Le 10 février 1997, l'Administrateur déposait un exposé détaillé des prétentions du demandeur, devant

la Cour fédérale du Canada, contre le *Princess No 1* et son propriétaire, en vue de recouvrer la somme de 105 000,00$ plus les intérêts. Le 7 octobre 1998, un jugement par défaut au bénéfice de la Caisse d'indemnisation, fut obtenu contre les propriétaires et les exploitants du remorqueur.

Il a été très difficile de se mettre en rapport avec les propriétaires du remorqueur. L'Administrateur prit des dispositions pour que soit assurée une surveillance périodique du *Princess No. 1* et d'un plus petit remorqueur également propriété d'un membre de la même famille, les deux bâtiments étant désarmés à Windsor, (Ontario). Le 22 février 2000, l'Administrateur écrivit aux propriétaires et cette fois, reçut une réponse par téléphone. A la suite de cet appel téléphonique, l'Administrateur étudie les propositions faites par les propriétaires du remorqueur pour règler cette affaire qui n'a que trop duré. Le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation a été consulté et avec son aide, l'Administrateur a bon espoir que ce règlement puisse se réaliser.

3.7 Barge *Haltren No. 1* (1995)

Cette affaire a pris fin cette année.

Cet événement qui a donné lieu à une demande d'indemnisation considérable contre la Caisse d'indemnisation, fait se poser un certain nombre de questions qui font que c'est une des demandes les plus complexes que l'Administrateur ait eu à traiter.

Le 25 octobre 1995, la barge de 1 178 tonneaux de jauge brute, immatriculée au Canada, avait appareillé lège de Grande Vallée, à destination de Port Menier, île d'Anticosti, à la remorque du remorqueur canadien *Techno St. Laurent*. La barge avait été utilisée comme barge-citerne par ces précédents propriétaires américains mais au moment de l'événement, elle était utilisée comme barge à chargement en pontée, de rondins de bois à pâte, dans un trafic à sens unique, de l'île d'Anticosti au continent. Avec un avis de coup de vent en vigueur pour le secteur d'Anticosti, avec des vents signalés souffler en rafales à 27 noeuds, la barge cassa sa remorque, tard dans la soirée, alors qu'elle était au large de Port Menier. Il fut estimé trop dangereux de vouloir essayer de reprendre la remorque au cours de la nuit. Le lendemain matin, au cours de recherches à la lumière du jour, la barge fut retrouvée échouée sur la côte sud-ouest de l'île d'Anticosti. Le propriétaire de la barge indiqua à la GCC qu'elle ne montrait aucune trace apparente d'avarie, qu'il n'existait aucune menace pour l'environnement mais qu'il y avait à bord 272 litres de liquide hydraulique dans des fûts. Le propriétaire de la barge effectua plusieurs tentatives pour la remettre à flot mais sans succès.

Le 16 novembre 1995, le personnel de la GCC se rendit par hélicoptère sur le lieu où la barge était échouée, afin de l'inspecter et de faire un rapport sur l'événement. Le personnel découvrit qu'il y avait une faible fuite d'hydrocarbures légers provenant de la barge et après vérification, trouva qu'en plus de l'huile hydraulique signalée par le propriétaire, il y avait dans les cales, environ 56 000 litres d'un mélange d'hydrocarbures et d'eau et également 5 600 litres de diesel, dans un compartiment situé à l'arrière.

Le 21 novembre 1995, la GCC envoyait une lettre au propriétaire de la barge, le priant de communiquer son plan d'action, en vue de prévenir la pollution. Le 27 novembre 1995, la GCC recevait un plan d'intervention qui fut accepté par les autorités du gouvernement.

Suivant la décision prise par les assureurs sur corps, du fait qu'il nétait pas commode de renflouer la barge, celle-ci fut déclarée perte totale virtuelle et le Club P&I prit à sa charge la responsabilité de l'enlèvement des hydrocarbures. Entre le 8 et le 12 décembre, le diesel fut récupéré mais, avec l'arrivée des très grands froids, le mélange eau, hydrocarbures commença à geler, aussi de plus amples tentatives furent-elles abandonnées jusqu'au printemps.

À la fin avril 1996, la GCC entama des négociations avec le représentant du Club P&I du propriétaire de la barge mais aucune démarche ne fut entreprise par ce dernier pour enlever le mélange d'eau et d'hydrocarbures restant. Le 4 juillet 1996, un pêcheur local signalait que la barge abandonnée était en train de causer une pollution par des hydrocarbures, aussi le navire de la GCC *Martha L. Black* intervenait en prenant des mesures d'endiguement provisoires. Le 16 juillet 1996, sous la surveillance de la GCC, les entrepreneurs embauchés par le Club P&I, commencèrent à enlever les hydrocarbures restant encore à bord. Il y eut de nombreuses difficultés, y compris des tempêtes et l'obtention des permis requis pour pouvoir transférer les hydrocarbures, une fois transportés sur le continent. L'accès à la plage se situait à une distance d'environ 2 kilomètres de la barge et les déplacements le long de la plage étaient impossibles d'un côté ou de l'autre, à la pleine mer. Le 25 juillet 1996, les représentants du Club P&I

arrêtèrent tous les travaux sous le prétexte que le montant des travaux avait atteint la limite de responsabilité du propriétaire de la barge (environ 318 000,00$).

Ayant débuté le 8 août 1996, les travaux sous contrat avec la GCC furent repris pour enlever les hydrocarbures/les boues d'hydrocarbures restants. Les premières tentatives ayant commencé en juillet, du matériel de terre avait été placé dans la barge afin d'empêcher tout déplacement aux pleines mers. La décision avait été prise, de ne pas enlever les derniers hydrocarbures adhérant aux parois intérieures de la barge et de terminer les opérations. Quelques unes des composantes de la plage, les moins polluées par les hydrocarbures, furent également mises dans la barge. Le 24 août 1996, les travaux furent achevés à la satisfaction de la GCC et d'Environnement Canada et par mesure de sécurité, les ouvertures de la barge furent condamnées par soudage.

Le 28 octobre 1996, la Couronne présenta à l'Administrateur une demande d'indemnisation s'élevant à 306 706,63$, en vue de recouvrer ses frais encourus lors de cet événement. En août 1997, après examen appronfondi, l'Administrateur, soumettait à la Garde côtière, une série de questions.

Après réception des réponses aux questions posées concernant les opérations de nettoyage, d'autres réunions eurent lieu entre l'Administrateur, des fonctionnaires de la GCC et leurs conseillers juridiques respectifs. Le 21 octobre 1998, un accord de règlement fut conclu, l'Administrateur prit des dispositions pour que soit transférée à la Couronne, la somme de 200 000,00$, en règlement pour solde de tout compte, de la demande d'indemnisation de la GCC, y compris les intérêts. Une des conditions du règlement était que la Couronne devait signer un acquit et une attestation de renoncement à ses droits, mettant à couvert la Caisse d'indemnisation contre toutes demandes d'indemnisation éventuelles à venir, en matière de pollution qui pourraient être présentées, mettant en cause *l'Haltren No. 1*; cette attestation de renoncement signée fut reçue en temps utile.

Le 23 octobre 1998, le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation, engageait une action judiciaire devant la Cour fédérale du Canada, contre le propriétaire de la barge et d'autres personnes ayant des intérêts dans la barge *Haltren No. 1*, en vue de recouvrer les sommes versées à la Couronne. Le 14 décembre 1998, les défendeurs présentaient leur exposé des moyens de fait et de droit et une demande reconventionnelle en limitation de responsabilité, indiquant qu'ils avaient déjà payé 301 432,12$ pour les frais de nettoyage et de prévention et que cette somme excédait la limite de responsabilité de la barge. Le 15 janvier 1999, la réponse de la Caisse d'indemnisation à l'exposé des moyens de fait et de droit et à la demande reconventionnelle des défendeurs, était déposée devant le tribunal.

De plus amples investigation révélèrent des faits regardant les situations financières des défendeurs, rendant très improbable le paiement des sommes dues, en cas de jugement favorable. Il serait également trop coûteux de vouloir poursuivre cette action en recouvrement de dette. L'Administrateur en déduisit que les chances de recouvrement de la dette auprès du propriétaire de la barge étaient minimes et en définitive décida que des démarches supplémentaires à cet effet n'étaient pas justifiées.

Dans ces conditions, un avis d'abandon de la procédure fut déposé devant la Cour fédérale du Canada, le 30 septembre 1999, interrompant l'action en justice contre le propriétaire de *l'Haltren No. 1*, sans frais pour toutes les parties. L'Administrateur a clos son dossier concernant cette affaire.

3.8 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Little Harbour (Nouvelle-Ecosse) (1996)

Le 31 mai 1996, le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation à Halifax recevait un appel téléphonique d'un agent local des pêches, l'avisant qu'une caisse flottante à claire-voie (vivier flottant) contenant des homards vivants, avait été contaminée par des hydrocarbures, dans Little Harbour, comté de Lunenburg, (Nouvelle-Ecosse). Selon l'enquête menée par la Caisse d'indemnisation, il semblerait que le 19 mars 1996, s'était produit un déversement de diesel dans Little Harbour, provenant d'une source inconnue. Le 5 juillet 1996, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation, émanant d'une compagnie locale de pêche, d'un montant de 26 306,38$, couvrant les frais de remplacement de la caisse à homards flottante à claire-voie, le manque à gagner et d'autres frais divers. Le 19 juillet 1996, l'Administrateur adressait une réponse officielle, demandant certains renseignements au sujet de la demande d'indemnisation, principalement ceux concernant la caisse flottante à claire-voie prétendue contaminée et les possibilités qu'il y aurait de la nettoyer à la vapeur. Aucune réponse n'a été reçue et la demande d'indemnisation n'a pas été pas été maintenue.

Dans ces conditions, l'Administrateur a clos le dossier relatant cet événement.

3.9 Navire de pêche *Northwind* (1996)

Ceci représente un autre cas réglé avec succès cette année par la GCC, sans avoir à faire appel à la Caisse d'indemnisation.

Le 6 septembre 1996, l'Administrateur fut avisé que le navire de pêche américain *Northwind*, de 163 tonneaux de jauge brute, faisant route de l'Alaska à Seattle, s'était échoué le 2 septembre 1996, près de Fancy Cove, Lama Pass, dans les eaux côtières de Colombie Britannique. Après l'échouement, l'équipage réussit à s'échapper mais le navire fit eau et chavira. Un navire de la GCC arriva sur les lieux. Une faible quantité d'hydrocarbures s'écoula. D'après les estimations, il restait 17 000 litres de diesel dans la coque chavirée, à flot. Le propriétaire du navire passa un contrat avec des releveurs d'épave qui arrivèrent sur les lieux en même temps que les agents du MPO et l'équipe d'intervention de la GCC et d'un représentant du Club P&I. Les criques dans ce secteur sont réputées pour leur habitat à poissons. Des barrages flottants furent mis en place et, le 7 septembre 1996, les releveurs d'épave, remirent le navire en position droite, non sans déverser quelques hydrocarbures, en grande partie retenus à l'intérieur des barrages flottants. Les hydrocarbures qui s'étaient échappés furent recueillis et le combustible restant à bord du navire sauvé, fut récupéré. Le *Northwind* fut remorqué jusqu'à Bella Bella et par la suite déclaré perte totale virtuelle.

Il a été précisé à l'Administrateur que le navire possédait une assurance sur corps et une assurance P&I. La GCC avait avisé le représentant du Club P&I qu'une demande d'indemnisation serait déposée. À une date ultérieure, la Couronne présentait au propriétaire américain une facture des frais de la GCC, s'élevant à 30 080,24$.

La GCC a fait savoir que le paiement de la demande d'indemnisation avait été reçu en totalité le 24 décembre 1997, mais que la question du paiement des intérêts restait encore en suspens au 31 mars 1999. Par la suite, la GCC a fait savoir que des intérêts d'un montant de 276,30$ avaient été versés, le 20 avril 1999, à la Couronne, de la part du propriétaire du navire.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.10 Yacht à moteur 42E 6903 (1996)

Ce yacht en bois, à moteur, de 11 mètres, titulaire d'un permis canadien, de propriété privée, était mouillé dans une crique au large de la rivière St. Clair à quelques kilomètres au nord de Sombra (Ontario). Le 21 septembre 1996, au cours de pluies torrentielles, ce bâtiment de plaisance coulait, déversant du combustible diesel et des hydrocarbures résiduaires. La GCC dépêcha son propre personnel sur les lieux et utilisa son propre matériel pour endiguer et nettoyer la pollution. Le propriétaire put être joint, lequel par la suite renfloua l'embarcation de plaisance. La coque de l'embarcation se révéla pourrie et il a été relaté que par la suite cette dernière avait été démolie.

Le propriétaire précisa qu'il n'avait aucune couverture d'assurance pour l'embarcation de plaisance, aussi le 10 octobre 1997, la Couronne présenta à l'Administrateur une demande d'indemnisation, s'élevant à 2 560,18$, en vue de recouvrer les frais de la GCC. L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation et le 26 janvier 1998, la demande était intégralement réglée, plus 209,92$ d'intérêts courus payables en application de l'article 723 de la *LMMC*.

Pendant toute cette affaire, il fut très difficile d'entrer en rapport avec le propriétaire. Le 31 mars 1998, l'Administrateur désireux de se faire rembourser les sommes versées à la Couronne, par la Caisse d'indemnisation, adressa au propriétaire la demande d'indemnisation, à une adresse qui lui avait été communiquée. Aucun règlement n'a été reçu. Le 13 septembre 1999, un autre exemplaire de la demande d'indemnisation fut adressée au propriétaire, par l'Administrateur, en même temps que le calcul mis à jour des intérêts. Le propriétaire agréé attesta la réception de la demande d'indemnisation.

Etant donné qu'aucune réponse ne fut reçue de la part du propriétaire, un exposé détaillé des prétentions du demandeur fut déposé devant la Cour fédérale du Canada, le 20 septembre 1999, par l'Administrateur, contre le propriétaire du yacht. A la fin de l'exercice financier, aucun paiement n'a été reçu.

3.11 Vraquier *Haralambos* (1996)

Le 27 février 1997, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation envoyée par la Couronne en vue de recouvrer les frais de la GCC, déclarés s'élever à 73 483,00$, encourus pour effectuer le nettoyage des hydrocarbures découverts sur les plages du bas St. Laurent au sud-ouest de Port Cartier (Québec). La demande d'indemnisation était présentée pour un événement qualifié de « rejet non identifié ».

Les hydrocarbures dérivant vers la côte et venus s'échouer sur les plages avaient été découverts le 3 décembe 1996, par des résidents de la petite communauté de Rivière Pentecôte qui prévinrent les autorités. Des fonctionnaires vinrent sur les lieux et confirmèrent la pollution. Des entrepreneurs furent embauchés et se mirent au travail le 5 décembre 1996; le 9 décembre 1996, l'ouvrage était terminé à la satisfaction des autorités. Il a été indiqué que 103 barils d'hydrocarbures avaient été récupérés en vue de leur évacuation.

L'Administrateur mena une enquête sur les circonstances de cette pollution par les hydrocarbures et découvrit que la SMTC avait également procédé à une enquête minutieuse au sujet de deux déversements d'hydrocarbures qui s'étaient produits à l'intérieur du port de Port Cartier, les 19 et 25 novembre 1996, respectivement. Ces déversements avaient mis en cause le vraquier *Haralambos*, de 63 078 tonneaux de jauge brute, battant pavillon chypriote. Le navire était entré au port le 18 novembre et le lendemain se produisait un déversement d'hydrocarbures. Ensuite le navire était ressorti pour se rendre à un mouillage au large de Port Cartier, en attente d'un chargement et était revenu au port le 25 novembre, au moment même où le second déversement d'hydrocarbures se produisait. Il fut découvert que l'un des ballasts à eau latéraux supérieurs, avait été perforé par la corrosion et mis en communication avec une caisse à combustible qui était responsable de la fuite d'hydrocarbures. Le propriétaire du navire promit de payer les frais de nettoyage dans le port. Le 30 novembre 1996, *l'Haralambos* appareillait pour l'Iran.

Au cours de son enquête, l'inspecteur de la SMTC préleva des échantillons d'hydrocarbures et compara également les résultats des analyses avec ceux des analyses des hydrocarbures découverts par la suite sur les plages à Rivière Pentecôte. Il fut découvert que les hydrocarbures du port étaient analogues à ceux des plages. En conséquence, le 4 décembre 1997, l'Administrateur transmettait la demande d'indemnisation au représentant au Canada du Club P&I du navire afin qu'il régle directement la Couronne.

Le 22 mai 1998, le conseiller juridique du Club P&I répondait à l'Administrateur, niant toute responsabilité du *N.M. Haralambos*, relative à la demande d'indemnisation, déclarant que sans preuves plus concrètes, il ne pouvait recommander que le navire accepte la responsabilité de cette pollution.

Le 17 novembre 1998, l'Administrateur autorisait un versement provisoire en faveur de la Couronne, s'élevant à 75% de la demande d'indemnisation, d'un montant de 55 112,25$, plus les intérêts s'élevant à 6 874,94$. L'Administrateur a poursuivi son enquête afin d'obtenir d'autres preuves relatives à la demande d'indemnisation.

Une autre analyse des échantillons d'hydrocarbures a été effectuée, cette fois une comparaison directe d'un échantillon prélevé sur la plage à Rivière Pentecôte, a été faite avec des échantillons provenant du ballast latéral pollué de *l'Haralambos*. L'analyse en date du 23 février 1999, concluait que ces échantillons étaient « absolument identiques ». Afin d'évaluer plus amplement la probabilité que *l'Haralambos* ait pu être à l'origine des déversements d'hydrocarbures, alors qu'il se trouvait au large de port Cartier, une étude de conjecture rétrospective de trajectoire fut effectuée par l'Institut Maurice-Lamontagne de Mont-Joli (Québec), à l'initiative de la Caisse d'indemnisation. En résumé, le rapport de conjecture rétrospective, daté du 23 août 1999, révèle :

- que si un navire se trouvant au large de Port Cartier avait déversé des hydrocarbures le 19 novembre 1996, les hydrocarbures se seraient répandus dans le Golfe.

- Par contre, si un navire se trouvant au large de Port Cartier avait déversé des hydrocarbures le 25 novembre 1996, les conditions étaient telles que les hydrocarbures auraient pu dériver vers la zone d'ensemble des plages polluées lors de cet événement.

Un accord avait été conclu avec la Couronne, sur le montant exigé, qui réduisait de 1 975,89$ sa demande d'indemnisation. Le 28 mars 2000, l'Administrateur prenait des dispositions pour payer le solde en souffrance de la demande d'indemnisation de la Couronne, moins les taxes, un montant additionnel de 7 396,09$, plus des intérêts d'un montant de 1 611,41$. En ce qui concerne les taxes, elles avaient été mal calculées lors de la demande d'indemnisation

originale de la Couronne et l'Administrateur était d'accord pour prendre en considération ce montant définitif en souffrance, du moment qu'il serait présenté avec le bon calcul.

Les représentants du propriétaire du navire ont soulevé des questions concernant la plus récente analyse d'hydrocarbures et les résultats de l'étude de trajectoire. Toutefois, ils furent d'accord pour l'obtention d'un délai supplémentaire, permettant d'engager une action en justice. Les discussions se poursuivent entre l'Administrateur, les conseillers juridiques des parties et les principaux représentants du propriétaire du navire, dans l'espoir de conclure cette demande de réparation de dommage par pollution par des hydrocarbures.

3.12 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Placentia Bay (Terre-Neuve) (1997)

Le 20 janvier 1997, un fonctionnaire des services canadiens chargés de la faune et de la flore signalait que de vastes nappes d'hydrocarbures avaient été aperçues au large du môle de St. Bride's en Baie de Placentia. Des reconnaissances aériennes et au sol furent effectuées dans les zones voisines où d'autres nappes d'hydrocarbures avaient été découvertes. Un certain nombre de rapports de situation furent publiés au sujet de cet événement et le dernier, publié le 19 mars 1997, précisait qu'environ 2 700 oiseaux morts, englués de mazout, avaient été ramassés. D'autres oiseaux vivants, englués de mazout avaient été recueillis dans un centre de réadaptation pour y être traités. Des échantillons d'hydrocarbures avaient été prélevés et un groupe de travail mixte des organismes fédéraux, ajouta cet événement, aux autres, en vue d'une enquête. La pollution et ses conséquences ont éveillé l'intérêt des médias nationaux.

Le 1er décembre 1997, l'Administrateur a reçu de la part de la Couronne, une demande d'indemnisation d'un montant de 119 421,70$, en vue de recouvrer les frais, comme il était précisé, encourus par la GCC et les autres organismes gouvernementaux, lors de cet événement. L'Administrateur a examiné et évalué la demande d'indemnisation conformément à ses responsabilités précisées au paragraphe 710(2) de la *LMMC*.

L'Administrateur avait un certain nombre de craintes concernant cette demande d'indemnisation, essentiellement liées à la reconnaissance des frais raisonnables et justes, pour l'utilisation des avions, pour les nombreuses heures réclamées pour de nombreux membres du personnel de la GCC et la facturation de quelques autres travaux ou services dont l'utilité n'a pu être établie. Le 3 mars 1993, l'Administrateur autorisait le transfert de fonds d'un montant de 71 506,48$ plus 9 762,72$ d'intérêts, à titre d'accompte à la Couronne. Après réception de meilleurs renseignements, l'Administrateur a offert d'examiner et d'évaluer toutes les sommes en souffrance.

Le 1er mars 2000, l'Administrateur a reçu les explications appuyant différentes accusations; les autres furent retirées. En conséquence, le 28 mars 2000, l'Administrateur prit des dispositions pour faire transférer le solde de la demande d'indemnisation établie, à savoir 28 500,00$, plus des intérêts d'un montant de 5 956,63$. Ceci lui permit de clore son dossier concernant cet événement.

3.13 Navire Polyvalent *Nita 1* (1997)

L'Administrateur a pris connaissance de cet événement, le 2 décembre 1997, lorsque la GCC lui a fait savoir qu'une demande d'indemnisation adressée aux représentants légaux de ce navire, était demeurée impayée, faisant en sorte qu'elle devait maintenant être présentée à la Caisse d'indemnisation. En conséquence le 8 janvier 1998, la Couronne présentait à l'Administrateur une demande d'indemnisation, d'un montant de 3 787,30$ visant le remboursement des frais encourus par la GCC pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures découverts le 19 mars 1997, au port de Gros Cacouna (Québec) entre le quai et le navire polyvalent *Nita 1*, de 10 572 tonneaux de jauge brute, battant pavillon panaméen. Les hydrocarbures se trouvaient sur la glace entre le navire et le quai.

Le navire nia toute responsabilité, aussi la GCC embaucha des entrepreneurs. Le 20 mars 1997, le nettoyage était terminé et environ 1 baril de débris pollués par les hydrocarbures avait été récupéré. Des échantillons des hydrocarbures furent prélevés par un inspecteur de la STMC et par la suite, des accusations furent portées contre le *Nita 1* pour avoir causé une pollution par des hydrocarbures. Avant que le navire

ne soit autorisé à appareiller, il avait été demandé au Club P&I de fournir une lettre d'engagement d'un montant de 5 000,00$ au profit de la GCC.

Le 26 février 1998, l'Administrateur soumettait aux réprésentants légaux du *Nita I*, la demande d'indemnisation de la GCC, les priant de bien vouloir régler directement la Couronne. Les représentants du navire accusèrent réception de la demande d'indemnisation mais au nom du navire nièrent toute responsabilité.

Le procès des poursuites au criminel a débuté à Rivière-du-Loup, le 11 juin 1998, à la suite de quoi, le juge est tombé malade. Les audiances reprirent le 7 juin 1999. Le navire fut déclaré coupable et condamné à 8 000,00$ d'amende.

Des négociations se sont poursuivies entre des conseillers juridiques du navire et de la Couronne. Un règlement tout compris de 3 000,00$ fut conclu et versé à la Couronne le 2 mars 2000. L'Administrateur n'eut pas à intervenir. Le 23 mars 2000, au nom de la Couronne fut signé un document officiel d'acquit, d'abandon des droits et de libération des obligations en faveur du navire. L'Administrateur a clos son dossier.

3.14 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Come By Chance (Terre-Neuve) (1997)

Deux navires étaient accostés au môle de la raffinerie de Come By Chance, dans la matinée de 4 juin 1997, lorsque des hydrocarbures furent aperçus entre le môle et le navire-citerne *Lucky Lady*. On fit appel à l'équipe d'intervention de la raffinerie, pour nettoyer les hydrocarbures, qui se révélèrent être un mélange très dense, estimés quantitativement entre cinq et huit barils.

Le *Lucky Lady* reçut l'ordre de rester à son poste à quai et un inspecteur de la SMTC arriva pour mener une enquête, à la suite de quoi le *Lucky Lady* fut autorisé à appareiller. Après avoir examiné les preuves, y compris l'analyse des échantillons d'hydrocarbures, l'inspecteur arriva à la conclusion qu'aucun des deux navires n'était à l'origine des rejets d'hydrocarbures. Le 11 août 1997, l'Administrateur recevait, de la part du conseiller juridique représentant la raffinerie, une demande d'indemnisation pour ses frais encourus lors du nettoyage. La demande s'élevait à 8 959,10$ mais avait été multipliée par 3 pour finalement se chiffrer à 26 877,30$.

L'Administrateur examina la demande d'indemnisation, à la suite de quoi, le 21 janvier 1998, dans une lettre addressée au conseiller juridique de la raffinerie, il souleva un certain nombre de problèmes particuliers concernant la demande d'indemnisation. Une correspondance ultérieure s'en suivit mais aucune réponse satisfaisante n'est parvenue de la raffinerie. Le 26 février 1999, l'Administrateur informait le conseiller juridique concerné que la Caisse d'indemnisation avait été en mesure d'établir que la somme de 6 431,25$ représentait des frais raisonnables selon la définition donnée dans la LMMC. Ce règlement fut accepté par la raffinerie, par l'intermédiaire de son conseiller juridique. Le 30 mars 1999, l'Administrateur prenait des dispositions pour envoyer pour solde de tout compte, un chèque de ce montant, additionné d'une somme de 757,14$ représentant les intérêts prévus. Le chèque fut maintenu en dépôt fiduciaire, jusqu'à ce que soient signés les documents de renoncement à tout droit et de subrogation. Le 20 mai 1999, l'Administrateur reçut un exemplaire de ce document, dûment signé au nom de la raffinerie. L'Administrateur a clos son dossier regardant cette affaire.

3.15 Navire de pêche *Le Barachois* (1997)

L'Administrateur a pris connaissance de cet événement pour la première fois, en recevant une demande d'indemnisation émanant de la Couronne, au nom de la GCC, visant à recouvrer les frais de nettoyage d'un déversement d'hydrocarbures mettant en cause ce navire de pêche canadien de 11 tonneaux de jauge brute. D'après l'enquête, nous avons appris que le 22 juin 1997, le *Le Barachois* avait été impliqué dans un déversement de gasoil dans le port de l'Etang du Nord, aux Îles de la Madeleine. Il était indiqué que l'une des caisses à combustible installée à l'intérieur du navire sans personnel à bord, s'était mise à fuir et que le gasoil qui s'était écoulé avait été pompé par-dessus bord par la pompe de cale automatique. Le propriétaire du navire n'ayant pas effectué le nettoyage d'environ 5 litres de gasoil déversés, ce fut la GCC qui s'en chargea en embauchant des entrepreneurs locaux. Des homards vivants se trouvaient dans des caisses à claire-voie flottant dans les eaux du port.

La GCC avait envoyé sa demande d'indemnisation au propriétaire du navire mis en cause mais n'ayant pas obtenu de réponse, elle adressa donc sa demande à la Caisse d'indemnisation. Le 13 octobre 1998, l'Administrateur prit des dispositions pour que soit transférée à la Couronne, pour solde de tout compte de sa demande d'indemnsiation, la somme de 2 386,22$, plus 200,95$ d'intérêts. Le 16 novembre 1998, l'Administrateur écrivit au propriétaire du navire, pour réclamer le remboursement du versement effectué par la Caisse d'indemnisation, soit une somme de 2 566,55$ qui représentait la limite de responsabilité calculée du navire, plus les intérêts. Le propriétaire du navire n'a pas répondu.

De nouveau, le 14 juillet 1999, l'Administrateur écrivit au propriétaire du navire. Cette fois, le propriétaire du navire répondit par courrier, précisant qu'en raison de frais de réparation d'autres bâtiments de mer et de faibles revenus de la pêche, il était incapable de payer. D'autres renseignements devaient nous parvenir, précisant qu'au moment de l'événement, le propriétaire du navire était en mauvaise santé et nous avons eu confirmation qu'il avait de faibles revenus. L'Administrateur décida donc que de plus amples démarches pour recouvrer l'argent n'étaient pas justifiées et accepta un compromis et un règlement amiable.

Le 23 août 1999, la Caisse d'indemnisation recevait un chèque de 850,00$. Après que le chèque ait été endossé et la somme versée à la Caisse d'indemnisation, l'Administrateur a clos son dossier.

3.16 Navire-Citerne *Jade Star* (1997)

Le rapport d'accident quotidien du BST (TSB) fait savoir que le 29 juillet 1997, ce navire-citerne, de 6 262 tonneaux de jauge brute, immatriculé au Canada, mais géré par une compagnie de l'Île de Man qui en est aussi le propriétaire, avait été mis en cause lors d'un déversement de diesel estimé à 2 200 litres. Apparemment, le navire-citerne en train de décharger sa cargaison, était au mouillage dans la rivière George, Baie d'Ungava (Québec) lorsqu'il évita brusquement sur sa chaîne, sous la violence du courant. Le flexible de déchargement de terre se rompit et des hydrocarbures se répandirent. Jusqu'à maintenant la Caisse d'indemnisation n'a reçu aucune demande d'indemnisation concernant cet événement et étant donné que normalement au 30 juillet 1999, toutes ces demandes d'indemnisation étaient frappées de prescription, l'Administrateur a clos son dossier.

3.17 Bateau de plaisance *Ossian* (1997)

Un rapport de situation publié par la GCC indiquait que dans la nuit du 14 août 1997, ce bateau de plaisance avait pris feu dans Ship Harbour (Nouvelle-Ecosse). Les sapeurs pompiers locaux intervinrent mais demandèrent l'assistance de la GCC. Les deux propriétaires qui étaient à bord de leur bateau à ce moment là, furent secourus mais durent être transportés à l'hôpital. Deux petites anses avaient été polluées par les hydrocarbures et un mytiliculteur local exprima ses craintes quant à la pollution. La GCC détermina qu'environ 300 à 500 litres de diesel devaient se trouver à bord du bateau et exigea un nettoyage de la pollution.

La GCC entreprit des négociations pour le remboursement de ses frais mais les assureurs firent savoir qu'ils ne voulaient payer qu'à hauteur de la limite de responsabilité des propriétaires du bateau de plaisance, dont le montant calculé s'élevait à 3 100,00$.

En ce qui concerne la limite de responsabilité il est à noter que l'article 709 de la *LMMC* précise que la Caisse d'indemnisation est responsable si la demande d'indemnisation excède la responsabilité maximale du propriétaire du navire, prévue dans la *LMMC*.

Dans sa lettre du 28 avril 1999, la Couronne a répondu en totalité, aux questions soulevées par l'Administrateur. Le 28 juin 1999, l'Administrateur eut la satisfaction d'ordonner le transfert à la Couronne du montant total de la demande d'indemnisation, à savoir, le principal s'élevant à 13 823,11$, conjointement avec les intérêts s'élevant à 1 768,35$. Ensuite l'Administrateur a clos son dossier.

3.18 House-boat *Rhea* (1997)

Le *Rhea* était un ancien dragueur de mines de l'US Navy, de 41 mètres de long qui avait été acheté il y a environ dix ans pour être utilisé comme house-boat à Oshawa (Ontario). Le 4 octobre 1997, alors que personne n'était à bord, il a coulé et s'est posé sur le fond par 7 mètres d'eau, seules ses superstructures émergeaient. Il a été indiqué que le bâtiment avait à bord environ 1 600 litres de mazout de chauffage, 4 500 litres de diesel et 450 litres d'huile de graissage qui au moment du naufrage commencèrent immédiatement à s'écouler lentement. L'association locale de sauvetage maritime intervint et disposa un barrage flottant tout autour du bâtiment coulé. Le propriétaire de l'house-boat précisa qu'il ne possédait pas d'assurance et qu'il était incapable de payer pour l'endiguement et le nettoyage de la pollution par les hydrocarbures.

Par la suite, le *Rhea* fut renfloué et retiré du port d'Oshawa. Le 26 août 1998 la Commission du port d'Oshawa a présenté à la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation s'élevant à 99 054,21$ pour la part de son intervention relative au nettoyage du déversement d'hydrocarbures.

La demande d'indemnisation comprenait des rubriques donnant lieu à contestation pour lesquelles la Commission du port n'avait pas payé, totalisant 10 040,71$.

Au cours de l'examen et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur s'est rendu compte qu'un certain nombre de frais individuels figurant dans la demande n'étaient pas raisonnables au sens des dispositions de la LMMC. Les entrepreneurs du nettoyage, avaient employé des solidifiants (polymères).

Le 29 mars 1999, lors de conversations téléphoniques avec le directeur général (DG) (CEO) de la Commission du port, l'Administrateur exposa sa proposition de règlement. Au cours de ces conversations l'Administrateur proposa qu'un certain nombre de sommes particulières comprises dans la demande d'indemnisation devraient, d'après lui, être réduites ou refusées, étant donné qu'elles ne semblaient pas raisonnables. Le 21 avril 1999, un règlement tout compris, d'un montant de 60 211,24$, y compris des intérêts, fut conclu entre l'Administrateur et la Commission du port d'Oshawa. En vue de régler la demande d'indemnisation, l'Administrateur a exigé qu'une partie de l'accord précise que la Commission du port devait prendre les dispositions qui suivent :

a) continuer assidûment le recouvrement auprès du propriétaire de l'house-boat des sommes dues;

b) poursuivre les assureurs de la Commission du port (qui avaient décliné toute responsabilité); et

c) que toute somme d'argent recouvrée par la Commission du port soit reversée à la Caisse d'indemnisation.

Sur ces bases, l'Administrateur a reçu l'accord d'abandon des droits et de subrogation, signé le 12 mai 1999, au nom de la Commission du port. Le 7 juin 1999, le montant du règlement convenu, à savoir 60 211,24$, fut envoyé à la Commission du port, par la Caisse d'indemnisation.

Nous croyons savoir que le propriétaire du bateau de plaisance ne possède qu'un faible avoir. Le 25 mars 1999, la Commission du port avait engagé une action judiciaire à l'encontre du propriétaire du bateau et avait cherché à savoir ce qu'il en était au juste au sujet de ses biens. D'après les ouï-dire, il pourrait se faire qu'il réside maintenant en Colombie Britannique. L'Administrateur continue à suivre cette affaire.

3.19 Vraquier *Rani Padmini* (1997)

Le 9 octobre 1997, une fissure se produisit dans une tôle d'un ballast à combustible de ce vraquier de 42 151 tonneaux de jauge brute, battant pavillon indien, laissant s'écouler à la mer des hydrocarbures, alors qu'il manoeuvrait pour venir s'amarrer à l'appontement public de Baie Comeau (Québec). Le navire avait passé un accord avec un organisme d'intervention mais refusa de faire appel à lui. Cette situation obligea la GCC à désigner des entrepreneurs pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures. Environ 12,5 tonnes de fuel oil No. 6, 12 tonnes d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures, 15 m^3 de produits absorbants souillés et 15 m^3 de végétaux souillés furent récupérés.

Avant que le navire ne soit autorisé à appareiller, le Club P&I a fourni une lettre d'engagement d'un montant de 375 000$.

Il paraît que la GCC a, le 27 janvier 1998, soumis au conseiller juridique des propriétaires du navire et du

Club P&I, sa demande d'indemnisation s'élevant à environ 335 000$ afin d'obtenir le remboursement de ses frais encourus et qu'une correspondance ultérieure s'en est suivie.

Le paiement par le propriétaire du navire n'ayant pas été effectué, la Couronne, le 21 mai 1998, a présenté à l'Administrateur, une demande d'indemnisation directe d'un montant de 337 189,41$, conformément à l'article 710 de la *LMMC*. L'Administrateur mena une enquête et apprit ainsi que le propriétaire du navire prétendait que les avaries à la coque avaient été causées par une saillie de l'appontement public fédéral à Baie Comeau.

Le 5 janvier 2000, le propriétaire du navire engagea une action en justice devant la Cour fédérale du Canada, contre la Couronne, pour recouvrer des frais encourus découlant des avaries au navire, d'un montant de 800 000,00$ EU.

Le 14 janvier 2000, la Couronne retira sa demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation, présentée conformément aux dispositions de l'article 710 de la *LMMC*. Nous croyons comprendre que la Couronne a l'intention de présenter une défense et une demande reconventionnelle dans l'action en justice. Dans ce genre d'action, la Caisse d'indemnisation, conformément à l'Article 713 de la *LMMC*, se porta Partie. Dans ce cas, la responsabilité de la Caisse d'indemnisation envers la Couronne est prévue à l'article 709 de la *LMMC*.

3.20 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Cape Ray (Terre-Neuve) (1997)

Le 2 novembre 1997, provenant de Cape Ray, était signalé un autre rejet non identifié d'hydrocarbures, venant s'ajouter aux craintes des Terre-Neuviens, pour leur écologie côtière. Cape Ray est un promontoire situé à l'extrémité sud-ouest de Terre-Neuve, dominant le détroit de Cabot. Les habitants locaux signalèrent qu'au cours d'une période de 3 à 4 jours, ils avaient trouvé de 100 à 200 oiseaux englués de mazout, près du cap. Des vents violents et l'état de la mer avaient rendu dangereuse, à ce moment là, une reconnaissance convenable des plages.

La GCC fait savoir qu'il y a peu de chance qu'une demande d'indemnisation visant cet événement soit soumise à la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur a clos son dossier.

3.21 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Placentia Bay (Terre Neuve) (1997)

Le 12 novembre 1997, un simple particulier signalait qu'il avait trouvé six oiseaux englués de mazout sur la plage de Point Lance à Placentia Bay. Le personnel de la GCC intervint et effectua des reconnaissances pédestres et aériennes du littoral. Les services canadiens de la faune et de la flore y participèrent également. Le 15 novembre 1997, un total de 608 oiseaux englués de mazout avait été trouvé dans tout le secteur; la majorité des oiseaux était morte. Les petites nappes d'hydrocarbures découvertes sur les plages furent également nettoyées.

La Caisse d'indemnisation n'ayant reçu aucune demande d'indemnisation, l'Administrateur a clos son dossier.

3.22 Navire de pêche *Koyo Maru #16* (1997)

Cet événement a mis en cause un navire de pêche de 409 tonneaux de jauge brute, battant pavillon japonais. Au cours de la soirée du 21 décembre 1997, le bâtiment avait fait des soutes embarquant 215 000 litres de diesel, étant amarré à un quai de mazoutage, situé à St. Jean de Terre-Neuve. Le mazoutage s'était terminé à 22.30 heures, heure locale, ce soir là. À 08.30 heures le lendemain matin, 22 décembre 1997, la police du port signalait un déversement d'hydrocarbures qui s'étendait le long de la partie sud du port, située du même côté que l'installation de mazoutage. La GCC intervenait rapidement en employant son propre personnel et matériel et nettoyait les hydrocarbures, achevant l'ouvrage le 24 décembre 1997.

Le matin de la découverte du déversement, la SMTC mena une enquête et découvrit, sur le pont du *Koyo Maru #16*, des preuves du déversement de combustible. Aucune preuve ne put être fournie indiquant que les dalots avaient été obturés à l'aide de tampons. Un échantillon prélevé à bord du chalutier et un autre prélevé dans une partie du port, se révélèrent être analogues. La SMTC déposa une plainte pour

pollution par les hydrocarbures. Le 25 juin 1998, le *Koyo Maru #16*, plaida coupable et fut condamné à payer une amende de 5 000,00$.

D'autre échantillons d'hydrocarbures, prélevés dans le port en même temps que les échantillons originaux ne se révélèrent pas être analogues à ceux prélevés sur le navire de pêche. Invoquant ce fait, le navire refusa d'accepter la responsabilité des frais encourus par la GCC.

Le 18 octobre 1999, l'Administrateur reçut une demande d'indemnisation de la part de la Couronne visant à se faire rembourser les frais encourus par la GCC lors de cet événement et déclarés s'élever à 7 631,82$. L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation ce qui l'amena à soulever un certain nombre de questions concernant le déversement lui-même et le montant de la demande d'indemnisation. La GCC y répondit.

Le 25 janvier 2000, l'Administrateur écrivit à l'agent du navire, lui demandant que le *Koyo Maru #16*, paie directement à la Couronne la somme réclamée. Le conseiller juridique du navire répondit, refusant de payer la demande d'indemnisation et en donnant les raisons. Avant tout, le conseiller juridique faisait valoir qu'alors que le navire était amarré au poste 24 lorsque eut lieu le déversement, le nettoyage fut effectué entre les postes 19 à 21 et que les échantillons prélevés dans ce secteur n'étaient pas analogues à ceux prélevés à bord du navire.

A la suite de discussions avec l'Administrateur, la Couronne, le 2 mars 2000, révisait à la baisse sa demande totale d'indemnisation pour un montant de 6 817,71$. A la suite de cette évaluation, l'Administrateur, le 3 mars 2000, ordonnait le transfert à la Couronne, du montant qu'il estimait fondé, à savoir 4 425,31$ plus des intérêts s'élevant à 693,10$. Des questions posant problème étaient le taux de location facturé pour le seatruck et celui réclamé pour les barrages flottants absorbants. Il pria la Couronne de lui fournir des preuves supplémentaires pour justifier les sommes réclamées; dès leur réception il examinera plus à fond ces questions. Entre-temps, l'Administrateur continue à explorer les options qui s'offrent à lui au sujet de cet événement.

3.23 Vraquier *Flare* (1998)

Le 16 janvier 1998, les centres de coordination du sauvetage de la CCG de la côte est ont reçu un message de détresse, indiquant que ce vraquier de 16 389 tonneaux de jauge brute, immatriculé à Chypre, était en train de couler. Par la suite, il s'est révélé que le *Flare*, à ce moment là, faisait route sur lest vers Montréal lorsque se trouvant dans le sud-ouest de St. Pierre et Miquelon, il s'est cassé en deux. Seulement quatre des vingt-cinq hommes d'équipage purent être sauvés. La partie arrière du navire coula rapidement mais l'avant continua à flotter et partit à la dérive dans l'Atlantique. Les conditions atmosphériques continuèrent à être défavorables pour permettre d'effectuer des recherches aériennes efficaces mais le 23 janvier 1998, on en est arrivé à la conclusion que l'avant avait également coulé.

Des tentatives furent entreprises pour atténuer la pollution par les hydrocarbures provenant de la partie arrière mais un rapport du 6 février 1998, indiquait que cette partie de l'épave continuait de temps à autres à déverser des hydrocarbures. Les recherches se poursuivirent pour retrouver la partie avant et il était dans les intentions de la GCC d'établir un programme pour surveiller les lieux où les deux parties du navire avaient coulé.

Le 31 mars 2000, le résumé des demandes d'indemnisation de la GCC indique que la Couronne avait adressé le 21 juin 1999, une demande d'indemnisation au propriétaire du navire, d'un montant de 1 037 363,69$ et que des discussions étaient en cours avec le conseiller juridique du propriétaire du navire.

3.24 Navire-citerne *Saraband* (1998)

Le *Saraband* est un navire-citerne de 66 942 tonneaux de jauge brute, battant pavillon libérien, chargé d'une cargaison de soude caustique qu'il devait décharger à La Baie (Québec) sur le fleuve Saguenay. Le tirant d'eau du navire-citerne était trop fort pour La Baie, aussi des dispositions avaient été prises pour décharger une partie de la cargaison à une installation toute proche à Grande Anse. Ensuite le *Saraband* déhala jusqu'à l'un des appontements de la Compagnie Alcan, pour terminer son déchargement.

Le 2 février 1998, à l'arrivée à La Baie pour effectuer le déchargement, les pilotes débarquant remarquèrent que le navire laissait s'écouler du mazout lourd. Par la suite, on découvrit que le *Saraband* avait une cassure

d'un mètre dans une tôle du deep-tank avant à combustible, laissant s'écouler du mazout à raison de 4 litres à la minute, d'après les estimations. À ce moment là, le fleuve était couvert de glace épaisse et un brise-glace de la GCC put observer encore plus d'hydrocarbures aux installations de Grande Anse, situées à environ 20 milles de distance. Les propriétaires du navire, leurs assureurs et l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (l'ITOPF) (fédération internationale des armateurs pétroliers pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures), leurs conseillers en matière de pollution, prenaient immédiatement des dispositions pour effectuer le nettoyage indispensable.

Etant donné que le niveau des hydrocarbures dans le deep-tank avait été situé en-dessous de la ligne de flottaison, il s'est avéré difficile par la suite d'estimer quelle quantité d'hydrocarbures avait été perdue. Les propriétaires du navire l'estimaient à 1 000 litres, la GCC à $^3/_4$ de tonne et Environnement Canada considérait que 12 tonnes avaient disparu. Le nettoyage se révéla difficile étant donné la débâcle de printemps des glaces aussi fallut-il se résoudre à laisser la glace polluée restante se disperser naturellement, sous la surveillance de la GCC.

Après avoir effectué des réparations provisoires le *Saraband* appareillait de La Baie, le 4 février 1998.

La préoccupation majeure venait du fait qu'une certaine quantité d'hydrocarbures avait été entraînée sous la glace vers l'aval du fleuve, par le courant qui peut atteindre cinq noeuds. Des reconnaissances furent effectuées à travers la glace dans le secteur avoisinant les installations de La Baie mais aucune quantité récupérable d'hydrocarbures ne put être trouvée. Toutefois, il a fallu plusieurs semaines avant que toutes les baies situées dans cette partie du fleuve longue de 100 kilomètres, en aval de La Baie/Grande Anse, ne soient libres de glace, à la suite de quoi une inspection fut effectuée mais aucun autre hydrocarbure ne fut découvert.

Du fait qu'il soit possible que des demandes d'indemnisation soient déposées contre la Caisse d'indemnisation, une lettre d'engagement, au bénéfice de la Caisse et de la GCC, d'un montant de 350 000,00$ avait été fournie par le Club P&I.

Le 11 août 1998, la GCC présentait sa demande d'indemnisation s'élevant à 60 661,23$, au représentant du propriétaire du navire, à la suite de quoi, la GCC entreprit de débattre du quantum. Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à la Caisse d'indemnisation, dans le cadre de cet événement. Le 31 décembre 1999, le résumé des demandes d'indemnisation de la GCC précisait :

Montant du règlement	42 000,00$
Date du règlement	14 mai 1999

Paiement reçu en règlement pour solde de tout compte.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.25 Navire-Citerne *Enerchem Refiner* (1998)

Un rapport de situation (sitrep) de la GCC signalait à l'Administrateur que le 2 avril 1998, ce navire-citerne canadien de 4 982 tonneaux de jauge brute, chargé d'environ 7 800 tonnes de mazout de soute « C », s'était échoué dans la partie de la voie maritime, située en aval de Cornwall (Ontario). L'échouement ne produisit aucune pollution mais le navire avait passé un contrat avec un organisme d'intervention, qui devait rester en attente et être prêt à agir à pleine capacité, durant les opérations de déchargement et de renflouement. Au cours de ces opérations la GCC restait en attente et surveillait attentivement le déroulement des travaux.

Le 5 avril 1998, assisté de remorqueurs le navire fut renfloué et fit route vers le plus proche mouillage pour une inspection complète de la coque. Aucune fuite d'hydrocarbures n'a été signalée. Le 31 mars 1999, l'Administrateur a reçu la demande d'indemnisation de la Couronne, d'un montant de 10 826,05$, en vue de recouvrer les frais déclarés de la GCC, regardant cet événement.

Le 12 avril 1999, l'Administrateur écrivit au propriétaire du navire-citerne, Enerchem Transport Inc., de Montréal, faisant suivre la demande d'indemnisation et le priant de régler directement cette affaire avec la Couronne. La Caisse d'indemnisation fut informée qu'Enerchem Transport avait été vendu à une autre compagnie Canadienne de transport maritime, Algoma Tankers Inc. Le 29 avril 1999, l'Enerchem Refiner était vendu à des propriétaires étrangers et le 9 mai 1999 sous le pavillon d'un nouveau pays d'immatriculation, appareillait de Sorel (Québec) en route pour Panama. Le 15 juillet 1999, le bureau de la compagnie Enerchem à Montréal cessait toute activité. Le mandataire d'Enerchem fit savoir que la compagnie considérait que la demande d'indemnisation de la Couronne avait été présentée trop tard. Quelques mois auparavant, les assureurs

d'Enerchem avaient réglé toutes les autres demandes d'indemnisation relatives à cet événement et ils avaient, ainsi qu'Enerchem clos leurs dossiers, compliqués par le fait qu'Enerchem avait cessé d'exister.

L'Administrateur poursuivit l'affaire par des coups de téléphone et en envoyant un certain nombre de lettres mais aucun règlement ne put être conclu. Le 1er novembre 1999, l'Administrateur écrivit au président de l'Algoma Tankers.

Le 10 janvier 2000, l'Algoma écrivit pour dire qu'elle était d'accord pour payer la demande d'indemnisation. Le 3 mars 2000, la Couronne recevait de la part d'Algoma, le versement du montant principal. A la fin de l'exercice financier, la question des intérêts n'avait toujours pas été résolue entre Algoma et la Couronne.

3.26 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Vancouver Harbour (Colombie Britannique) (1998)

Un rapport de situation (sitrep) de la GCC signalait que le 5 avril 1998, des hydrocarbures avaient été découverts sur le littoral dans la partie nord de Stanley Park, Port de Vancouver (Colombie Britannique). D'après une estimation, environ 180 litres d'hydrocarbures étaient en cause. La GCC passa un contrat pour faire effectuer le nettoyage du déversement. Environnement Canada et la SMTC participèrent à l'enquête pour tenter de trouver l'origine du déversement mais sans succès. Le 31 mars 1999, l'Administrateur recevait de la Couronne une demande d'indemnisation pour le compte de la GCC, relative aux frais qu'elle avait encourus lors de cet événement. La demande d'indemnisation s'élevait à 23 662,82$.

Le 29 juin 1999, l'Administrateur écrivit à la Couronne, soulignant les différents points des demandes d'indemnisation établies et non établies. Le 5 août 1999, la Couronne prévenait qu'à l'heure actuelle, elle n'était pas en mesure de fournir de plus amples renseignements. Le 16 septembre 1999, l'Administrateur ordonnait que la somme de 20 318,62 plus des intérêts s'élevant à 2 116,33$, soient versés à la Couronne. A la fin de l'année, aucune autre documentation de justification n'avait été reçue.

3.27 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – St. Bride's (Terre-Neuve) (1998)

Le 27 avril 1998, un habitant du lieu signalait au centre des services de trafic maritime de St. Jean qu'un petit nombre d'oiseaux englués de mazout, avait été observé à St. Bride's Bay. La GCC et le service canadien de la faune et de la flore intervinrent. Il fut découvert que quelques uns des oiseaux pollués étaient des canards arlequins de l'Est dont estime-t-on, il ne reste pas plus de 300 individus dans le monde.

La Caisse d'indemnisation n'a reçu aucune demande d'indemnisation relative à cet événement. L'Administrateur en a conclu que la possibilité de recevoir une demande d'indemnisation était minime et a donc clos son dossier.

3.28 Vraquier des Grands Lacs *Agawa Canyon* (1998)

Le 11 mai 1998, ce vraquier canadien des Grands Lacs, de 16 290 tonneaux de jauge brute, était en train de faire ses soutes à quai à Sarnia (Ontario) lorsqu'un déversement d'environ 600 à 1 200 litres de diesel, estime-t-on, s'est produit. Le navire, l'équipe d'intervention de lutte contre les déversements de la raffinerie Imperial Oil et des entrepreneurs, entrèrent en action pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures. La GCC du bureau local se rendit sur les lieux pour surveiller les opérations.

Les frais de la GCC étaient minimes et inférieurs au seuil d'une action en recouvrement. Nous croyons comprendre que le propriétaire du navire avait accepté la responsabilité des frais de nettoyage. La Caisse d'indemnisation n'a reçu aucune demande d'indemnisation relative à cet événement. L'Administrateur a donc clos son dossier.

3.29 Navire-citerne *Filomena Lembo* (1998)

Cet événement met en cause un certain nombre d'étranges circonstances. Le navire-citerne *Filomena Lembo*, de 29 498 tonneaux de jauge brute, battant pavillon italien, était un ancien cargo converti et de ce fait, était d'une disposition inhabituelle pour transporter des cargaisons d'hydrocarbures. Le 26 mai 1998, le navire-citerne était arrivé à quai au port de Québec, pour y décharger une partie de sa cargaison de mazout de soute No. 6, destinée à un moulin local de pâte à papier, propriété de Daishowa Inc. Daishowa décida d'employer ses entrepreneurs spécialisés dans les déversements d'hydrocarbures, pour effectuer un exercice de déversement simulé d'hydrocarbures. Ces entrepreneurs commencèrent par mettre en place un barrage flottant tout autour du navire-citerne, à son arrivée. Peu après, le barrage flottant étant en grande partie en place, des hydrocarbures furent aperçus à l'intérieur du barrage flottant. Le déversement d'hydrocarbures continuait d'augmenter à l'intérieur du barrage flottant pour atteindre finalement une quantité estimée entre 200 et 400 litres. La Daishowa utilisa la compagnie d'entrepreneurs déjà sur place pour nettoyer la pollution. Le navire déchargea sa cargaison et pendant le même temps fit ses soutes.

La SMTC mena une enquête et le déversement se révéla avoir la consistance d'une vieille huile de graissage ou huile hydraulique. La SMTC fut incapable de trouver une analogie entre ces huiles et d'autres échantillons d'hydrocarbures prélevés à bord du navire-citerne. Toutefois, la même SMTC découvrit un certain nombre de défectuosités dans le dispositif de transfert du mazout à bord du navire qui ne répondait pas aux normes internationales. Aucune source à l'origine des hydrocarbures ne put être détectée dans les dispositifs de drainage installés à terre. Le poste à quai utilisé par le *Filomena Lembo* est accessible au public et est souvent utilisé pour charger des déchets de ferraille. Cet événement s'est produit à la marée descendante et pendant la période de basse mer. À la basse mer, la hauteur d'eau sous la quille du navire était très faible.

Le 28 mai 1998, le navire-citerne appareillait et ce même jour la Caisse d'indemnisation engageait des poursuites devant la Cour fédérale du Canada, contre le *Filomena Lembo*, les propriétaires du navire et toutes les autres parties ayant des intérêts dans le navire. À son arrivée au port suivant, Sept-Îles, la Caisse d'indemnisation prit des dispositions pour que le navire-citerne soit immobilisé, en attendant la délivrance d'une lettre d'engagement.
Le 29 mai 1998, le Club P&I délivrait une lettre d'engagement pour le montant convenu de 85 000,00$ et le navire-citerne obtenait la mainlevée de son immobilisation.

Le 29 octobre 1998, le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation recevait une demande d'indemnisation de la part de Daishowa Inc, d'un montant de 35 179,11$, pour ses frais déclarés, avoir été encourus en intervenant contre le déversement. L'Administrateur mène une enquête approfondie sur les circonstances du déversement, notamment par l'emploi de plongeurs afin de fouiller le lit du fleuve aux abords du poste à quai en question. Le 22 octobre 1998, les plongeurs, par très mauvaise visibilité, trouvèrent du matériel divers dans le lit du fleuve aux abords du poste à quai. Ce matériel était surtout composé de morceaux de béton et de structures de construction mais comprenait également un objet cylindrique, probablement un réservoir enfoui dans la vase. Cet objet fut balisé par une bouée.
Le 23 novembre 1998, une plongée fut effectuée pour assurer le suivi de l'enquête, après avoir remarqué que la bouée de balisage avait disparu. En essayant de relocaliser l'objet cylindrique, un autre objet fut découvert qui de l'avis des plongeurs, était la carcasse d'une auto ou d'un petit avion. Les plongeurs ramenèrent à la surface un petit morceau de cet objet et conclurent que cet objet trouvé dans la vase, ne pouvait pas avoir causé la pollution.

Aucune preuve ne put être trouvée permettant de révéler l'origine des hydrocarbures. L'événement fut considéré comme étant un rejet non identifié, pour lequel la Caisse d'indemnisation est responsable.

La demande d'indemnisation de Daishowa Inc. fut évaluée pour en fixer le montant. L'Administrateur se posait un certain nombre d'interrogations, particulièrement sur le taux horaire facturé pour les employés, de la compagnie, sur les surestaries à payer pour le retard du *Filomena Lembo* et pour les dépens de Daishowa. Après des négociations entre conseillers juridiques, l'Administrateur est parvenu à un règlement avec Daishowa Inc. Le 25 janvier 2000, il a fait parvenir au conseiller juridique, la somme de 17 966,31$, plus des intérêts s'élevant à 2 003,42, à verser à la compagnie. En même temps, il a fait parvenir un autre paiement de 2 172,39$, à Daishowa Inc., pour le partage des renseignements regardant les résultats des analyses des échantillons d'hydrocarbures.

A la fin de l'exercice financier, des négociations étaient en cours pour abandonner les poursuites en justice.

3.30 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Fighting Island (Ontario) (1998)

Le 31 mai 1998, une substance flottante, nauséabonde, puante était découverte, se dirigeant vers le rivage et dérivant juste au large du rivage, à l'extrémité nord-ouest de Fighting Island, une île canadienne située dans la rivière Détroit, en aval de Détroit. Une analyse d'un morceau de la substance, révéla qu'elle était formée d'environ 35% de mazout lourd et que le reste était une sorte de dépôt d'effluents. La GCC passa un contrat pour effectuer le nettoyage. Des échantillons des hydrocarbures et d'autres matières avaient été prélevés par la Garde côtière des États-Unis et la GCC et comparés aux autres échantillons prélevés à bord de navires au mouillage dans les parages et de sources éventuelles à terre mais sans succès dans le processus d'identification de l'origine du déversement.

Dans l'intervalle, la Caisse d'indemnisation a vérifié qu'il avait bien été signalé qu'au cours de la journée du 31 mai 1998, une pluie torrentielle s'était abattue sur la région.

Le 1er juin 1999, la Couronne présenta, une demande d'indemnisation, à la Caisse d'indemnisation, au nom de la GCC, visant cet événement, d'un montant de 112 504,65$. L'Administrateur diligenta une enquête. Dans ce procès, un certain nombre d'éléments furent révélés, y compris :

- Le ministère ontarien de l'Environnement était également impliqué sur la rive canadienne mais son rapport ne fut pas en mesure d'établir l'origine du déversement.
- Le ministère de la qualité de l'environnement du Michigan était également impliqué. Un fonctionnaire a déclaré qu'il n'avait jamais cru que ce déversement avait une relation avec un navire.
- La Garde côtière des États Unis a fourni un exemplaire complet de leur analyse de laboratoire des échantillons de la pollution, ainsi que le rapport explicatif du laboratoire. Cette analyse ne put établir de façon irrefutable, l'origine du déversement.
- Au lieu que le contenu des échantillons d'hydrocarbures prélevés sur les lieux soit « une sorte d'huile lourde » comme il avait été spécifié à l'origine, dans une analyse d'un laboratoire canadien, effectuée pour la GCC, les échantillons se révélèrent, dans une analyse postérieure plus détaillée, contenir « un fuel oil léger fortement exposé aux intempéries et à l'évaporation, mélangé . . .à de l'huile de graissage ».
- Les échantillons prélevés par la GCC et envoyés à un laboratoire privé pour analyse, ont été détruits par le laboratoire, conformément à ses coutumes judicieuses. D'autres échantillons, conservés par la GCC, n'étaient pas réfrigérés. Des échantillons prélevés sur place à Fighting Island (seulement) et remis à la Caisse d'indemnisation, avaient été conservés par réfrigération et étaient disponibles.

Au regard des résultats peu concluants des analyses antérieures, l'Administrateur, en janvier 2000, passait un contrat pour que soit effectuée une analyse plus détaillée de quelques uns des échantillons conservés précédemment par le laboratoire de la Garde côtière des États-Unis et ceux conservés par la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur attend les résultats. Entre temps, l'enquête se poursuit.

3.31 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Little Lawn Beach (Terre-Neuve) (1998)

Le 3 août 1998, Little Lawn Beach, Placentia Bay, fut le théâtre d'une découverte de petites nappes d'hydrocarbures. Ces hydrocarbures semblaient être une sorte de goudron ou une matière semblable. La GCC prit des dispositions pour effectuer une reconnaissance de la plage par hélicoptère mais grâce à une reconnaissance au sol plus rapprochée, il fut découvert qu'environ 1 kilomètre de plage était pollué, et que la plus grande partie des hydrocarbures était enfouie dans le sable par l'action des vagues. La GCC prit des dispositions pour effectuer le nettoyage et un total de 280 sacs d'hydrocarbures et de débris d'hydrocarbures fut récupéré.

La Couronne présenta sa demande d'indemnisation visant cet événement en vue de recouvrer les frais déclararés de la GCC, demande reçue à la Caisse d'indemnisation le 21 juin 1999. L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation s'élevant à 12 246,21$. Le 26 juillet 1999, l'Administrateur autorisait un paiement provisoire de 10 889,13$, plus des intérêts s'élevant à 742,21$, intérêts exigibles conformément à l'article 723 de la *LMMC*.

Après examen de renseignements additionnels, un versement complémentaire fut effectué le 28 mars 2000, d'un montant de 435,00$, plus des intérêts s'élevant à 49,89$, pour solde de tout compte, à l'égard de cette demande d'indemnisation.

3.32 Engin de dragage *Joanne* (1998)

Au cours d'une tempête le 12 août 1998, le petit engin de dragage canadien *Joanne* a coulé le long de son poste à quai dans le port de St. Thomas-de-Kent (Nouveau-Brunswick). La GCC à St. Jean fut informée et entra en relation par téléphone, avec le propriétaire de la drague. En conséquence, celui-ci prit des dispositions, pour faire obturer tous les orifices de ventilation et toutes les autres ouvertures de la coque, pour faire nettoyer la faible pollution par les hydrocarbures et pour renflouer la drague. La Caisse d'indemnisation fut informée qu'aucune demande d'indemnisation ne serait déposée auprès de la Caisse, aussi l'Administrateur ferma son dossier.

3.33 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Île des Barques (Québec) (1998)

Le 8 août 1998, un patrouilleur de la GCC signalait à la direction des interventions de la GCC, la présence d'hydrocarbures dans le chenal au sud-ouest de l'Île des Barques, juste en aval de Sorel, dans le fleuve St. Laurent. À l'extrémité sud du chenal il y a un barrage de pierre et on a découvert que les hydrocarbures avaient imprégné le barrage, et qu'ils se décolaient suivant l'état de la marée. La pollution par les hydrocarbures persistait, aussi le 13 août 1998, la GCC installait un barrage flottant absorbant en contre-bas du barrage de pierre mais le jour suivant on s'aperçut qu'il était incapable de resister au courant. Un barrage flottant normal fut donc installé par la suite de façon à pouvoir mieux recueillir les hydrocarbures qui se décollaient du barrage de pierre sous l'effet de la marée. Le barrage flottant, surveillé de façon régulière, fut finalement enlevé le 22 octobre 1998. Il s'est révélé impossible de vérifier la source des hydrocarbures, aussi cet événement fut déclaré « rejet non identifié ».

La Couronne, au nom de la GCC, a soumis la demande d'indemnisation à l'Administrateur qui la reçut le 26 mars 1999. La demande d'indemnisation s'élevait à 2 2152,81$, dont environ la moitié devait servir à recouvrer les frais déclarés encourus lors de l'utilisation d'une embarcation et de barrages flottants de la GCC. Dans la demande d'indemnisation, un autre gros poste de dépense était la présence des entrepreneurs qui surveillaient de près les barrages flottants.

La Caisse d'indemnisation enquêta sur l'origine des hydrocarbures, concurremment à une précédente enquête menée par la GCC. Ni l'une ni l'autre des enquêtes ne put établir comment les hydrocarbures parvinrent à se maintenir en-dessous du niveau normal de l'eau, à l'intérieur de la maçonnerie du barrage.

D'après l'Administrateur certains des frais revendiqués n'étaient pas fondés, particulièrement les frais d'évacuation des déchets pollués par les hydrocarbures et d'autres n'étaient pas raisonnables, spécialement ceux découlant de l'utilisation de l'embarcation de la GCC. Par conséquent, le 8 novembre 1999, l'Administrateur prit des dispositions pour qu'un versement provisoire d'un montant de 16 988,27$ plus des intérêts s'élevant à 1 520,66$, soit effectué en faveur de la GCC.

Le 31 mars 2000, le résumé des demandes d'indemnisation de la GCC indiquait que la GCC ne revendiquerait pas le reste. L'Administrateur a clos son dossier.

3.34 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Sydport (Nouvelle-Ecosse) (1998)

La GCC a signalé que le 17 août 1998, des irisations d'hydrocarbures avaient été découvertes autour de navires amarrés aux installations de Sydport dans le port de Sydney. Une enquête plus poussée a révélé une concentration plus épaisse d'hydrocarbures autour des môles en épi de ces mêmes installations. La GCC entreprit des opérations de nettoyage.

Le 18 août 1999, la GCC faisait savoir que ses frais lors de cet événement étaient minimes et qu'elle n'avait pas l'intention d'entreprendre une action en recouvrement de créance. Etant donné qu'il y avait peu de chance de recevoir des demandes d'indemnisation provenant d'autres sources, l'Administrateur ferma son dossier relatif à cet événement.

3.35 Traversier de Masson (Québec) (1998)

Un rapport de situation (sitrep) de la GCC, signalait que le 17 août 1998, les sapeurs pompiers locaux avaient rendu compte à Environnement Canada qu'il y avait une nappe luisante d'hydrocarbures sur la rivière des Outaouais qui à la longue était venue s'échouer sur la berge à Masson (Québec). La pollution semblait être une sorte d'huile de graissage usée et en raison des vents soufflant du sud, il en avait été déduit qu'elle provenait du côté ontarien de la rivière. Des traversiers locaux assurent un service entre les deux rives du fleuve, dans ces parages mais ils nièrent toute implication dans cette pollution. Environ 300 mètres de berge et trois hydravions avaient été souillés, aussi Environnement Ontario fut incapable de découvrir des sources d'hydrocarbures tout au long des berges côté Ontario. La SMTC entreprit une enquête, comprenant le prélèvement d'échantillons d'hydrocarbures à bord des traversiers.

Les échantillons furent analysés et une analogie fut découverte entre les hydrocarbures provenant de la berge du fleuve côté Québec et ceux de l'un des traversiers.

La SMTC, en accord avec le Ministère de la Justice, décida d'abandonner les poursuites contre les propriétaires du traversier.

La GCC a fait savoir qu'elle n'avait pas l'intention de déposer de demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, pour ses frais minimes lors de cet événement. Il n'existe aucun indice que des tiers puissent déposer une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation. En conséquence, l'Administrateur a clos son dossier.

3.36 Navire de pêche *Miss Babs* (1998)

Le *Miss Babs* est un navire de pêche canadien de 36 tonneaux de jauge brute qui a coulé dans Miller Bay, un bras de mer situé à environ 15 kilomètres au sud de Prince Rupert (Colombie Britannique). Il n'est pas très clair à quel moment le navire a coulé mais, le 16 septembre 1998, il avait été déjà vu étant coulé et à ce moment là une pollution par des hydrocarbures avait été signalée. Le 18 septembre 1998 la GCC intervenait et le propriétaire du navire arrivait sur les lieux. La Caisse d'indemnisation nommait un conseiller juridique local et employait un expert maritime pour déterminer l'étendue de la pollution par les hydrocarbures.

Par la suite la GCC écrivit au propriétaire du navire lui demandant quelles étaient ses intentions regardant :

a) les aspects de la pollution et;

b) les dangers à la navigation que le navire coulé pouvait présenter pour les autres navires.

Aucune réponse ne fut reçue. Des entrepreneurs embauchés par la GCC, renflouèrent le *Miss Babs* et le remorquèrent jusqu'à un poste sûr.

Le 6 octobre 1999, l'Administrateur reçut une facture numérotée envoyée par le MPO, s'élevant à 31 542,17$ pour les frais de nettoyage encourus par la GCC, une division du MPO, lors de l'événement du *Miss Babs*. L'Administrateur refusa la facture. Le MPO prit des dispositions pour l'annulation de cette facture.

L'Administrateur remarqua qu'une facture impliquait une créance impayée. Toutefois, l'article 710 de la LMMC, précise que si une demande en recouvrement de créance est présentée à l'Administrateur, celui-ci doit enquêter sur la créance et l'évaluer, faire une offre de règlement au demandeur, pour la partie de la demande qu'il juge recevable.

Le 8 octobre 1999, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation, présentée par le MPO de façon normale, pour un montant équivalent.

L'Administrateur enquêta sur la demande d'indemnisation et l'évalua. Cette demande d'indemnisation couvrait également le renflouement de l'épave, étant donné que la GCC avait déclaré que c'était indispensable, et comme faisant partie de la prévention de la pollution par les hydrocarbures. Le 22 novembre 1999, l'Administrateur prenait des dispositions pour que soient versés au MPO la somme de 23 836,70$, plus 2 079,86$ d'intérêts, à condition que toute nouvelle preuve et toutes démarches seraient prises en considération. A la fin de l'année, aucune documentation de la sorte n'avait été reçue.

Des démarches sont entreprises actuellement pour retrouver le propriétaire du navire de pêche, en vue d'évaluer les perspectives de recouvrer les sommes d'argent versées à la Couronne.

3.37 Navire-citerne *Moruy* (1998)

Le *Moruy* est un navire-citerne de 34 422 tonneaux de jauge brute. Le 29 septembre 1998, le navire s'est échoué dans le fleuve St. Laurent, au large de Champlain (Québec), en raison, d'après un rapport, d'une panne électrique. Le navire-citerne transportait environ 50 000 tonnes de diesel oil. L'étrave s'était enfoncée dans le fond argileux du fleuve et le peak avant avait été crevé. Les propriétaires du navire intervinrent ainsi que les autorités canadiennes et des barrages flottants furent mis en place. Un organisme local d'intervention appliqua son plan de prévention de la pollution approuvé par la GCC.

Le 1er octobre 1998, le *Moruy* fut renfloué à l'aide de remorqueurs et devait être remorqué jusqu'à Trois Rivières pour y être inspecté et réparé. Tout au long de l'événement, aucune pollution n'a été signalée.

La GCC a affirmé que la SMTC avait tenu le premier rôle en intervenant dans cet événement. La GCC a fait savoir que ses frais étaient inférieurs au seuil pour une action en recouvrement et que par conséquent la GCC ne présenterait aucune demande d'indemnisation pour cet événement. Ensuite l'Administrateur a clos son dossier.

3.38 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port de Montréal (Québec) (1998)

Le 13 octobre 1998, le navire de croisière *Seabourne Pride*, de 9 975 tonneaux de jauge brute, battant pavillon norvégien, était amarré au poste M5 au port de Montréal et au cours de cette journée, avait fait des soutes et déchargé des huiles usées. De bonne heure le matin du 14 octobre 1998, le navire appareillait pour le port de Québec; quatre heures plus tard des hydrocarbures étaient signalés dans les eaux du port de Montréal, couvrant les eaux des postes M5 et M6. Il y avait cinq engins de port flottants amarrés au poste M6, y compris une grue flottante et tous avaient eu leurs coques souillées par les hydrocarbures. Le déversement d'hydrocarbures se composait d'hydrocarbures légers et d'huiles lourdes. A l'arrivée à la ville de Québec, du navire de croisière, des dispositions furent prises pour remettre une lettre d'engagement rédigée au bénéfice de la GCC et de la Caisse d'indemnisation, d'un montant de 60 000$. La SMTC monta également à bord du *Seabourne Pride*, dans cette ville mais fut incapable de prouver que les hydrocarbures découverts aux postes M5 et M6, provenaient du navire. Dans l'intervalle, la GCC avait passé un contrat pour que soit effectué le nettoyage dans le port de Montréal.

La GCC avait classé le déversement comme étant un rejet non identifié et le 4 mars 1999, la Couronne présentait à la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation d'un montant de 23 097,36$ pour ses frais déclarés avoir été encourus lors de cet événement.

Conformément à ses responsabilités, l'Administrateur évaluait la demande d'indemnisation. L'un des frais qui figurait dans la demande d'indemnisation était celui qui, pour le directeur de l'organisme d'intervention n'avait pas été payé par la GCC, sous prétexte que la personne n'avait pas été présente sur le site et était trop éloignée du lieu de nettoyage. L'Administrateur soutenait ce point de vue. La somme en jeu était de 1 360,00$. En fait, cela réduisait à 21 737,36$ la demande d'indemnisation de la GCC. L'Administrateur se posait des questions en ce qui concerne un certain nombre d'autres frais distincts figurant dans la demande d'indemnisation, essentiellement en ce qui a trait, à l'absence de factures justificatives de la part des sous-traitants et aux entrepreneurs qui ajoutent une majoration automatique de 10%, à leurs factures, pour juste transmettre les factures des sous-traitants, sans fournir de justification.

Le 3 novembre 1999, l'Administrateur effectuait un paiement couvrant les postes de dépenses recevables, d'un montant de 20 263,15$, plus des intérêts s'élevant à 1 319,65$.

Le déversement lui-même fit l'objet d'une enquête de la part de la Caisse d'indemnisation. Il semblerait que l'un des deux bâtiments était impliqué; soit le navire de croisière lui-même, soit le petit engin qui fut utilisé pour décharger les huiles usées. Les deux navires nièrent toute responsabilité. Il s'est avéré impossible de démontrer quel bâtiment était à l'origine du déversement, aussi l'Administrateur s'estimant d'accord avec l'appellation originale de la GCC, classa ce déversement comme un rejet non identifié.

Le 31 mars 2000, le résumé des demandes d'indemnisation de la GCC, faisait savoir que la GCC n'avait pas l'intention de continuer à vouloir récupérer le solde de sa créance. L'Administrateur a clos son dossier.

3.39 Porte-conteneurs *Canmar Valour* (1998)

Le 10 novembre 1998, ce navire, un porte-conteneurs de 15 584 tonneaux de jauge brute était amarré au poste 79 au port de Montréal, lorsqu'en se ravitaillant en combustible sur des camions-citernes de terre, se produisit un déversement de fuel-oil lourd. D'après les estimations, environ 250 litres d'hydrocarbures se répandirent sur le pont du navire et environ 1 000 litres s'écoulèrent dans les eaux du port. Le navire assuma la responsabilité du déversment et embaucha des entrepreneurs pour effectuer le nettoyage. La GCC surveilla les opérations. La GCC obtint une lettre d'engagement d'un montant de 200 000$, délivrée au bénéfice de la GCC et de la Caisse d'indemnisation. La SMTC mena une enquête et obtint, elle aussi, une lettre d'engagement d'un montant de 100 000,00$ pour couvrir toute amende éventuelle.

La GCC a fait savoir que le 23 mars 1999, le propriétaire du navire lui avait remis un chèque de 7 010,16$ représentant le montant de sa demande d'indemnisation pour ses frais de surveillance des opérations. Normalement ceci aurait dû mettre fin à cet événement mais comme nous le verrons dans le prochain rapport d'événement, des hydrocarbures provenant du *Canmar Valour* s'étaient écoulés vers l'aval, causant une plus ample pollution.

En raison de l'autre demande d'indemnisation, l'Administrateur ne se défit pas de sa lettre d'engagement. Le 13 septembre 1999, l'Administrateur négocia la remise des sommes d'argent dues à la GCC mais conserva par-devers lui le document de validité de la lettre d'engagement.

Le 28 septembre 1999, le *Canmar Valour* plaida coupable pour le déversement des hydrocarbures au poste 70 et fut condamné à payer une amende de 20 000,00$. Le 30 septembre 1999, le résumé des demandes d'indemnisation de la GCC indiquait que sa demande d'indemnisation avait été réglée par le propriétaire du navire.

L'Administrateur a clos son dossier regardant cet événement mais a conservé la lettre d'engagement obtenue dans cette affaire, en raison de la demande d'indemnisation mentionnée dans l'événement suivant.

3.40 Porte-conteneurs *Canmar Valour* (1998)

Dans les années précédantes, cet événement avait été rapporté, comme étant un rejet non identifié d'hydrocarbures, avec le navire *Canmar Valour* considéré comme étant le navire suspect mis en cause. Maintenant l'Administrateur possède la preuve que dans cette affaire, les hydrocarbures provenaient du *Canmar Valour.*

Au moment de cet événement, les Produits Shell Canada Limitée avaient des barrages flottants, installés en permanence au large de leur installation au poste 103 dans le port de Montréal. Il a été indiqué que le 14 novembre 1998, ces barrages flottants étaient ouverts pour permettre à deux navires de venir s'amarrer au quai des installations et que des hydrocarburants flottaient sur le plan d'eau, au gré du courant. La Shell employa des entrepreneurs pour effectuer le nettoyage des hydrocarbures, y compris celui des coques souillées des deux navires qui avaient reçu l'ordre de venir s'amarrer à quai. Les hydrocarbures étaient de type lourd et leur quantité estimée à environ 100 litres.

La SMTC mena une autre enquête concernant cette pollution par les hydrocarbures, plus récente et obtint une analogie entre les échantillons d'hydrocarbures prélevés au poste 103 et les déversements antérieurs mettant en cause le *Canmar Valour* amarré au poste 79.

Le 6 avril 1999, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation de la part de Shell, s'élevant à 15 456,00$ visant à recouvrer ces frais directs déclarés avoir été engagés en intervenant lors de cet événement. L'Administrateur exigea de meilleures preuves regardant quelques unes des factures et ses renseignements lui furent fournis par la Shell. Par la suite, la Shell fit savoir qu'elle pourrait soumettre une demande d'indemnisation additionnelle pour des surestaries qu'elle avait dû supporter lors du retard du navire, du fait de la coque souillée par les hydrocarbures. Avant de pouvoir obtenir son congé de douane pour appareiller, la coque du navire avait dû être nettoyée.

L'Administrateur put obtenir des preuves de l'implication du *Canmar Valour* lors de ce déversement. La LMMC considère que le pollueur doit payer. En conséquence, le 4 août 1999, l'Administrateur invita le conseiller juridique du navire, à négocier un règlement direct avec la Shell.

Le 17 septembre 1999, la Shell présentait une demande d'indemnisation additionnelle de 14 375,83$US pour les surestaries qui le 18 septembre 1999 fut modifiée pour s'élever seulement à 9 739,17$CAN. A son tour, cette autre augmentation à la demande d'indemnisation fut transmise aux mandataires du *Canmar Valour*. Maintenant la demande d'indemnisation de la Shell totalisait 25 245,17$.

Le 20 mars 2000, le conseiller juridique du navire offrit à la Shell une solution de compromis et un règlement sans préjudice.

Dans l'intervalle, l'Administrateur s'était entremis entre la Shell et le conseiller juridique du *Canmar Valour*, en vue de réaliser un règlement direct de la demande d'indemnisation. Au 31 mars 2000, aucun règlement n'avait été accepté.

3.41 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Cape Shore (Terre-Neuve) (1998)

Le 3 décembre 1998, était signalé un autre rejet non identifié d'hydrocarbures, affectant la faune et la flore des côtes de Terre-Neuve. Le déversement était venu s'échouer sur le littoral, centré principalement sur Cape Shore, Placentia Bay et initiallement, il avait été rapporté que 41 oiseaux morts, englués d'hydrocarbures avaient été ramassés. D'après un rapport, il a été estimé qu'en se fondant sur le nombre d'oiseaux morts récupérés réellement sur la côte ou tout près, qu'au moins dix fois plus d'oiseaux non récupérés étaient morts en mer.

Les fonctionnaires du gouvernement prélevèrent des échantillons des hydrocarbures pour analyse. Le 17 décembre 1998, les médias ont rapporté que les fonctionnaires canadiens étaient en train de prendre des dispositions pour prélever des échantillons d'hydrocarbures sur 30 navires, à leur arrivée dans les ports. Le 17 décembre 1998, les médias ont également fait savoir qu'au total 340 oiseaux morts avaient été récupérés sur la péninsule Avalon, depuis le 3 décembre 1998.

La Caisse d'indemnisation n'a reçu aucun autre renseignement concernant cet événement. L'Administrateur a clos son dossier.

3.42 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port de Montréal (Québec) (1998)

La GCC a signalé qu'un déversement d'hydrocarbures avait été découvert le 9 décembre 1998 entre les postes 45 et 62 du port de Montréal. Des hydrocarbures avaient été également découverts au poste 34, autour d'un navire mais celui-ci fut disculpé d'être à l'origine du déversement. Même après que le navire ait appareillé, les hydrocarbures continuèrent à faire surface au poste à quai, aussi les autorités étaient-elles d'accord pour considérer que l'origine était une source à terre. En l'absence de toute action par d'autres corporations, la GCC prit des dispositions pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures.

Par la suite le Port de Montréal confirmait qu'il avait accepté de prendre en charge les frais de la GCC à cet égard et l'Administrateur a clos son dossier.

3.43 Navire des Grands Lacs *Elton Hoyt 2nd* (1998)

Le ministère de l'Environnement de l'Ontario a rapporté que ce navire américain autodéchargeur des Grands Lacs, avait, le 30 décembre 1998, déversé environ 1 000 litres de combustible diesel dans la rivière St. Clair, alors qu'il faisait des soutes étant amarré à quai à Corunna (Ontario). Le navire passa un contrat avec l'organisme d'intervention des Grands Lacs, en vue d'endiguer et de nettoyer les hydrocarbures. Il a été indiqué qu'un dispositif (un tuyau de sonde) avait été laissé fermé et qu'ainsi les hydrocarbures avaient débordé et s'étaient écoulés par une canalisation des sanitaires, dans les eaux du fleuve.

Le 30 novembre 1999, la GCC obtenait confirmation que le navire avait payé l'organisme d'intervention pour le nettoyage. Il a été affirmé que les frais de la GCC pour assurer la surveillance de cet événement avaient été minimes et inférieurs au seuil d'action en recouvrement. Ensuite l'Administrateur a clos son dossier concernant cet événement.

3.44 Traversier *Walpole Islander* (1999)

Tout d'abord cet événement avait été signalé comme étant un rejet non identifié. Le 20 janvier 1999, une nappe luisante de diesel rouge avait été signalée à la darse Walpole Island Custom Ferry, dans la rivière St. Clair (Ontario). Les deux traversiers de Walpole Island étaient amarrés à quai là mais il se révéla impossible de prouver que les hydrocarbures provenaient de l'un des deux navires. La GCC passa un contrat pour faire endiguer et nettoyer les hydrocarbures. Le déversement des hydrocarbures continuait et au 25 janvier 1999, environ 270 litres de diesel avaient été récupérés. Finalement, on découvrit que la glace avait provoqué une petite fissure dans une tôle de coque d'un ballast à combustible du transbordeur canadien de 72 tonneaux de jauge brute *Walpole Islander*. Les propriétaires du navire assumèrent leur responsabilité. L'une des craintes concernant l'écologie était la proximité de vastes marécages.

La GCC fit savoir que sa demande d'indemnisation en vue de recouvrer ses frais encourus au cours de cet événement, s'élevait à 80 780,53$. L'Administrateur fit savoir à la GCC qu'il croyait comprendre que le contrat d'assurance du propriétaire du traversier devait contenir une clause affirmant que toute demande d'indemnisation contre la police d'assurance, devait être faite dans les 12 mois suivant le jour de l'événement. La GCC avisa l'Administrateur qu'elle avait soumis sa demande d'indemnisation, le 10 janvier 2000, directement au propriétaire du traversier.

3.45 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Cap Breton (Nouvelle-Ecosse) (1999)

Les médias avaient rapporté qu'à la fin de la semaine commençant le 6 février 1999, des ornithologues amateurs locaux étaient à l'affût le long des plages du Cap Breton lorsqu'ils trouvèrent des douzaines d'oiseaux de mer englués de mazout, vivants ou morts. Par la suite il a été indiqué que des biologistes d'Environnement Canada et de la SMTC menaient une enquête.

Ultérieurement la GCC précisait que ses frais encourus lors de cet événement étaient minimes et inférieurs au seuil d'action en recouvrement; en conséquence elle ne présentera aucune demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation. En l'absence de faits nouveaux, l'Administrateur a clos son dossier regardant cet événement.

3.46 Navire de pêche *Catalina Venture* (1999)

Un rapport d'événement du Bureau de la Sécurité dans les Transport (BST) avait été reçu, avisant que le 1er mars 1999, ce navire de pêche canadien de 70 tonneaux de jauge brute avait coulé à son poste à quai à Port Saunders (Terre-Neuve), à ce moment là, le port était couvert de glace. Port Saunders est situé sur la côte nord-ouest, juste au sud du Détroit de Belle-Isle. Le naufrage avait été signalé à la GCC. La GCC s'était concertée par téléphone avec le propriétaire du navire, pour être sûr que les mesures appropriées seraient prises pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures déversés lors du naufrage; les frais de ces mesures furent payés par le propriétaire du navire.

La GCC nous informe qu'elle n'a aucune connaissance que d'éventuelles demandes d'indemnisation pourraient être présentées à la Caisse d'indemnisation, à la suite de cet événement. Dans ces circonstances, l'Administrateur a clos son dossier.

3.47 Vraquier *Solon of Athens* (1999)

Le 9 mars 1999, ce vraquier de 46 132 tonneaux de jauge brute, battant pavillon du Vanuatu était amarré à quai à Sorel dans la rivière Richelieu, lorsqu'un tuyau de ballast à eau, passant à travers un ballast à combustible, s'est cassé. Cette cassure avait laissé s'écouler dans l'eau de la rivière, d'après les estimations, 180 litres d'un mélange d'hydrocarbures légers et de diesel. Le navire passa immédiatement un contrat pour que soit effectué l'endiguement et le nettoyage indispensables des hydrocarbures mais ce n'est que beaucoup plus tard que la GCC et la SMTCfurent informées. La GCC fournit le personnel pour surveiller les opérations qui furent achevées à sa satisfaction.

Pour couvrir ses frais, la GCC réussit à obtenir une lettre d'engagement remise au nom du navire, d'un montant de 7 000,00$.

Le 17 juin 1999, l'Administrateur a reçu la demande d'indemnisation de la Couronne, désireuse de recouvrer ses frais encourus durant cet événement, déclarés s'élever à 4 717,24$. L'Administrateur examina la demande d'indemnisation et le 28 juin 1999, envoyait aux mandataires locaux à Montréal du *Solon of Athens*, un exemplaire de la demande d'indemnisation, les priant qu'un règlement direct soit conclu avec la Couronne. Etant donné qu'aucune réponse n'avait été reçue, le conseiller juridique de la Couronne adressa, le 14 janvier 2000, une lettre de rappel aux mandataires locaux du navire. Le 19 janvier 2000, ils répondirent qu'ils n'avaient pas reçu la demande d'indemnisation envoyée par la Caisse d'indemnisation mais faisaient savoir que le Club P&I était en train de traiter cet événement de pollution, par l'intermédiaire du conseiller juridique local.

La Caisse d'indemnisation fut informée plus tard que le *Solon of Athens* avait été envoyé à la démolition le 28 juin 1999.

Pendant le reste de l'année 1999, quelques progrès furent réalisés pour obtenir le paiement par les propriétaires du navire de cette demande d'indemnisation. L'Administrateur évalua la demande d'indemnisation de la Couronne et le 16 mars 2000, prenait des dispositions pour que soit payée en totalité la demande d'indemnisation, à savoir, 4 717,24$, plus les intérêts appropriés soit 350,99$.

A la fin de l'exercice financier actuel, l'Administrateur déployait tous ses efforts pour conclure le règlement de cette demande en recouvrement de créance et la lettre d'engagement fut prorogée par le P&I à la lumière de ces démarches.

3.48 Navire des Grands Lacs *Gordon C. Leitch* (1999)

Cet événement a été le plus sérieux de tous les événements signalés récemment, du fait que les mesures prises et les frais encourus étaient considérables. Le 23 mars 1999, le *Gordon C. Leitch*, un vraquier canadien des Grands Lacs, de 19 160 tonneaux de jauge brute, était amarré à une installation de chargement de minerai de fer, à Havre-Saint-Pierre (Québec) sur la rive nord du bas St. Laurent. Il avait été nécessaire de déhaler le navire le long du quai pour les opérations de chargement mais au cours de cette manoeuvre, par des vents très forts, l'étrave avait percuté le quai, ce qui eut pour effet de renvoyer l'étrave vers le large et de drosser l'arrière vers un duc d'albe et de le frapper. Ce heurt fissura une tôle de coque à hauteur d'un ballast à combustible qui laissa écouler d'après les estimations, 42 tonnes de mazout lourd.

La baie de Havre-Saint-Pierre est une zone très sensible écologiquement qui comprend un parc national, un terrain de chasse traditionnel du gibier d'eau et un lieu d'élevage des coquillages. Le littoral était encore couvert de glace et dans une certaine mesure, ceci aida à réduire la propagation des hydrocarbures.

Les propriétaires du navire, invoquèrent leur entente avec la Société d'intervention Maritime (SIMEC) et dirigèrent le nettoyage d'après les conseils de la GCC.

Il a été précisé que les frais pour ces travaux pourraient approcher les 5 millions de $.

Pour ces opérations, la GCC a fait une demande d'indemnisation pour des frais s'élevant au total à 233 065,00$. Le 25 octobre 1999, les propriétaires du navire ont payé cette somme.

3.49 Vraquier *Algontario* (1999)

Le 5 avril 1999 ce vraquier de 18 883 tonneaux de jauge brute s'est échoué dans le chenal Neebish au large de Ste. Marie. Le bâtiment s'est fait des avaries à ses fonds mais aucune pollution n'est à déplorer provenant des soutes. Les propriétaires du navire donnèrent le feu vert à leur entente avec la Société d'intervention de l'est du Canada, qui mit en place un barrage flottant tout autour du bâtiment pour endiguer un possible déversement d'hydrocarbures. Des dispositions furent également prises avec un entrepreneur pour transférer du navire sur une allège les hydrocarbures, de façon à pouvoir préparer les opérations de renflouement. La GCC et la SMTC étaient présentes.

Le 7 avril 1999, le navire fut remis à flot, sans pollution.

3.50 Navire à marchandises diverses *Paterson* (1999)

Le 5 avril 1999, ce navire à marchandises diverses de 8 618 tonneaux de jauge brute, transportant une cargaison de grain, s'est échoué dans le lac Saint François, sur le fleuve St. Laurent. L'échouement ne causa aucune pollution mais le propriétaire du navire donna un préavis à son organisme d'intervention d'être prêt à intervenir. Des dispositions furent également prises pour alléger le bâtiment d'une partie de sa cargaison, en vue de le déséchouer à l'aide de remorqueurs. Le 9 avril 1999, ceci fut réalisé avec succès, sans qu'aucune pollution n'ait lieu. La SMTC et la GCC étaient présentes.

3.51 Chalutier congélateur *Sam Won Ho* (1999)

A l'origine ce bâtiment était un chalutier congélateur Sud Coréen qui avait été vendu à de nouveaux propriétaires et amarré à quai à Long Harbour (Terre-Neuve), où il devait être transformé en barge.

Le 12 avril 1999, le bâtiment a coulé à son poste à quai, déclanchant une pollution par les hydrocarbures. La GCC intervint pour lutter contre ce déversement et encourut des frais déclarés s'élever à 99 878,55$. Le 29 décembre 1999, cette somme fit l'objet d'une demande de remboursement auprès de la Caisse d'indemnisation. Le 2 mars 2000, la GCC faisait savoir que cette demande d'indemnisation avait été révisée à la baisse pour s'élever à 96 856,92$.

L'Administrateur enquêta sur la demande d'indemnisation de façon à vérifier les points recevables et ceux qui ne l'étaient pas. Une offre tout compris de règlement fut proposée d'un montant de 80 000,00$ qui fut acceptée par la GCC. Le 3 mars 2000, cette somme fut versée à la GCC.

L'Administrateur étudie quelles options raisonnables existent en vue de recouvrer les frais remboursés. Environnement Canada enquête également sur cette affaire.

Il est à remarquer que ce bâtiment avait déjà été mis en cause dans un événement précédent de pollution à Long Harbour, en juillet 1997, qui avait donné lieu à une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation; ce fait avait été mentionné dans le rapport annuel 1997-1998, sous le vocable « Barge *Sin Wan Ho* ».

3.52 Navire-citerne *Orient Tiger* (1999)

Cet événement s'est produit à la raffinerie de Come By Chance, Placentia Bay (Terre-Neuve). *L'Orient Tiger* est un navire-citerne de 132 724 tonneaux de jauge brute, immatriculé aux Bahamas, propriété d'une compagnie ayant son siège à Hong-Kong.

Le 13 avril 1999, la raffinerie signalait que du fuel oil No. 6 s'écoulait par « l'orifice de vidange en haute mer, des citernes », de ce navire. Le navire fut immédiatement en mesure d'arrêter l'écoulement d'hydrocarbures et par la suite il fut découvert qu'un tuyautage de cargaison, passant à travers un ballast à eau, s'était cassé. D'après les estimations, environ 6 à 10 barils d'hydrocarbures avaient été retenus à l'intérieur de barrages flottants déployés par la raffinerie. Le navire fit jouer son entente avec la société d'intervention de l'est du Canada, qui a fourni le personnel pour effectuer le nettoyage qui fut surveillé attentivement par la GCC. Le 14 avril 1999, un survol par un hélicoptère de la GCC, découvrit une nappe d'hydrocarbures, située à environ 3 milles du lieu du déversement, tout près de Woody Island, Placentia Bay. Le jour suivant, cette nappe d'hydrocarbures fit l'objet d'une enquête qui révéla qu'elle était principalement formée d'irisations d'hydrocarbures qui se dissipaient rapidement. Il ne fut pas jugé indispensable d'effectuer une opération de nettoyage.

La GCC réussit à obtenir sa propre lettre d'engagement pour couvrir ses frais résultant de sa présence sur les lieux du déversement. La SMTC engagea des poursuites judiciaires contre *L'Orient Tiger*, pour ce déversement et le 10 janvier 2000, le navire plaida coupable et fut condamné à une amende de 8 500,00$. Le 31 mars 2000, le résumé des demandes d'indemnisation de la GCC précisait « règlement réalisé avec le propriétaire du navire. Paiement reçu ». La Caisse d'indemnisation n'a pas été mise en cause. L'Administrateur a clos son dossier.

3.53 Navire-citerne transporteur de produits chimiques *Sunny Blossom* (1999)

Ce bâtiment est un navire-citerne transporteur de produits chimiques, à double-coque, de 11 598 tonneaux de jauge brute, battant pavillon des Bahamas qui avait été mis en cause dans au moins trois événements d'indemnisation, alors que le navire transitait par les Grands Lacs en 1999, ce qui attira l'attention de la Caisse. Le bâtiment effectuait des transports de soude caustique, dans les Grands Lacs et en dehors.

Le 24 avril 1999, il s'échouait au large de Kingston (Ontario) dans les eaux des États-Unis. La Garde côtière des États-Unis intervint après l'échouement et la GCC se rendit sur les lieux. Le *Sunny Blossom* fut renfloué, sans aucun déversement de polluant.

Le deuxième événement, un échouement, est relaté à l'article 3.56. Le troisième événement s'est produit le 26 juillet 1999, lorsque le bâtiment heurta un câble butoir de protection des portes de l'écluse Iroquois (Ontario).

3.54 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Paspébiac (Québec) (1999)

Le 11 mai 1999, la GCC fut prévenue par le ministère provincial de l'environnement qu'il y avait des hydrocarbures qui flottaient sur les eaux du port. Le Commandant de port et la SMTC enquêtèrent sur le déversement. Il fut impossible de découvrir l'origine de ce déversement qui fut classé « rejet non identifié ». Ceci fut également confirmé par des fonctionnaires provinciaux.

Des rapports furent adressés à la GCC, relatant cette affaire et des dispositions furent prises pour qu'un entrepreneur local effectue le nettoyage du déversement. Ces travaux furent achevés dans la matinée du 14 mai 1999.

Le 14 février 2000, la Caisse d'indemnisation a reçu une demande d'indemnisation présentée par la GCC, d'un montant de 2 398,86$, pour la somme qu'elle avait payée à l'entrepreneur. A la fin de l'année, la demande d'indemnisation était en cours d'examen et d'évaluation.

3.55 OBO *Ariel* (1999)

Le 14 juin 1999, fut aperçu du combustible diesel, s'écoulant de l'OBO *Ariel*, de 44 985 tonneaux de jauge brute, battant pavillon norvégien, alors qu'il était amarré le long de la jetée de la raffinerie de Come By Chance, dans Placentia Bay (Terre-Neuve). Lors de l'inspection, le bordé de muraille du navire se révéla fissuré. Des barrages flottants furent immédiatement mis en place par la raffinerie et l'*Ariel* fit jouer son entente avec la Société d'intervention de l'est du Canada pour faire effectuer le nettoyage indispensable. L'équipage du navire abaissa en dessous du niveau de la mer le niveau des hydrocarbures dans la citerne concernée, arrêtant de la sorte, l'écoulement des hydrocarbures. D'après les estimations, 2 barils de gas-oil s'étaient écoulés à la mer.

La GCC et la SMTC envoyèrent leurs enquêteurs sur place, chacun couvrant leurs domaines respectifs. L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

3.56 Navire-citerne transporteur de produits chimiques *Sunny Blossom* (1999)

Faisant suite à l'échouement précédemment relaté, ce navire-citerne transporteur de produits chimiques, de 11 598 tonneaux de jauge brute, battant pavillon des Bahamas, s'est de nouveau échoué le 16 juillet 1999, sur la route des Grands Lacs, dans les eaux canadiennes de la voie maritime du St. Laurent, au large de l'île de Cornwall (Ontario). La GCC intervint et resta près du navire jusqu'à ce qu'il soit remis à flot.

3.57 Barge en bois *H. O. No. 2* (1999)

Le 26 juillet 1999, la GCC fut informée que cette barge en bois de 169 tonneaux de jauge brute, construite en 1910, prenait l'eau dans le port de Prince Rupert (Colombie Britannique) et risquait de couler. La barge avait environ 9 000 litres d'essence à bord, dans plusieurs citernes et de petites quantités d'huile machine usée et d'autres huiles. Durant l'enquête, on découvrit que le propriétaire de la barge avait, sans autorisation, amarré celle-ci et sept autres embarcations faisant partie de l'entreprise, à une installation privée du port. Le propriétaire de l'installation privée était intervenu et avait ensuite remis entre les mains de la GCC, la responsabilité de la sécurité de la barge. Il avait été impossible de joindre immédiatement le propriétaire de la barge.

Le 27 juillet 1999, la GCC passait un contrat pour faire procéder à une inspection de la barge faisant eau et pour assurer sa stabilité. Le propriétaire de la barge fut retrouvé et la GCC organisa une réunion avec lui le 3 août 1999. Le propriétaire de la barge assuma ses responsabilités étant donné la situation et confirma qu'il la ferait enlever d'ici le 3 septembre 1999.

Le 5 août 1999, l'Administrateur écrivit à la GCC, exprimant son inquiétude regardant le recouvrement des frais, étant donné les frais éventuels que pourrait encourir la Couronne et la situation financière inconnue des propriétaires de la barge. Nous avons appris que les frais de la GCC se situeraient en-dessous du seuil d'action en recouvrement. Etant donné le fait qu'aucune demande d'indemnisation ne viendra de la GCC et que les circonstances sont telles qu'aucune tierce partie ne présentera de demande d'indemnisation, l'Administrateur a clos son dossier.

3.58 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Patrick's Cove (Terre-Neuve) (1999)

Patrick's Cove est une petite communauté vivant sur la côte est de Placentia Bay. Le 10 août 1999, des gens se baignant dans l'anse se retrouvèrent maculés d'hydrocarbures. L'incident fut signalé. Nous avons appris également que des hydrocarbures avaient été aperçus, deux jours auparavant, se dirigeant vers le littoral. La GCC intervint et trouva des hydrocarbures à des emplacements dispersés tout le long des plages s'étendant de St. Brides à Gooseberry Cove, sur une distance d'environ 10 milles nautiques. Le 11 août 1999, un survol de la zone, ne révéla aucune trace visuelle de pollution. Le personnel de la GCC intervint pour effectuer le nettoyage indispensable et les médias rapportèrent qu'environ 100 kilogrammes de débris pollués par les hydrocarbures avaient été récupérés sur les plages. Des oiseaux et des oisillons couverts de mazout avaient été observés dans le secteur.

La GCC continua à surveiller attentivement le littoral et demanda que d'autres survols soient effectués.

3.59 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Cumberland (Ontario) (1999)

De bonne heure le matin du 2 septembre 1999, un habitant de Cumberland, village situé le long de la rivière des Outaouais à environ 20 kilomètres à l'est d'Ottawa, signalait qu'il apercevait un déversement d'hydrocarbures dans une crique. Deux fonctionnaires de la GCC basés à Prescott (Ontario) intervinrent le lendemain et récupérèrent, d'après les estimations, un demi-litre d'un vieux mélange huileux. La SMTC arriva sur les lieux, le même jour, 3 septembre 1999, pour mener une enquête. Il s'avéra impossible de prouver d'où provenaient les hydrocarbures et l'événement fut qualifié de « rejet non identifié ».

3.60 Navire de pêche *Mersey Viking* (1999)

Le BST a rapporté que le 5 septembre 1999, ce navire de pêche canadien de 1 007 tonneaux de jauge brute, avait talonné au large de Fisherman's Harbour, alors qu'il faisait route, en provenance de country Harbour (Nouvelle-Ecosse). Le bâtiment s'était fait une déchirure dans sa coque et avait perdu à la mer environ 4 500 litres de diesel. Le *Mersey Viking* avait pu rentrer à bon port en toute sécurité pour effectuer des réparations.

Le bâtiment ne fit pas appel à la GCC pour intervenir et le diesel s'évapora naturellement. La Caisse d'indemnisation n'a reçu aucune demande d'indemnisation et il y a peu de chance qu'elle

en reçoive. Par conséquent l'Administrateur a clos son dossier concernant cette affaire.

3.61 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Ungava Bay (Nunavut) (1999)

Le 27 septembre 1999, le navire *Aivik* signalait au centre de trafic de la GCC à Iqaluit qu'il venait de naviguer à travers des nappes d'hydrocarbures de nature inconnue, près de l'entrée est de la Baie d'Ungava. Le 29 septembre 1999, l'avion de la GCC, de reconnaissance des glaces, confirmait l'existance de la nappe d'hydrocarbures.

Conformément à l'accord de travail visant l'intervention du gouvernement et des organismes fédéraux de réglementation en cas de déversements dans les Territoires du nord-ouest, les Affaires Indiennes et du nord Canada furent désignées organisme ayant la responsabilité des initiatives. Un avion fut affrété et les 1er, 3 et 6 octobre 1999 des vols de reconnaissance furent effectués, sans que des hydrocarbures puissent être aperçus. Nous pensons que du gros temps ait pu dissiper la nappe d'hydrocarbures, sans effets visibles sur le littoral. Il n'existe aucune installation potentielle à terre dans le secteur, qui pourrait avoir causé cet événement et la source de ces hydrocarbures fut donc classée comme étant un « rejet non identifié ». Le 21 février 2000, les Affaires indiennes et du nord Canada présentèrent à la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation d'un montant de 15 214,92$ pour leurs frais encourus lors de cette intervention.

Le 28 mars 2000 après enquête et évaluation, une offre de règlement fut faite par l'Administrateur et acceptée par le ministère, d'un montant de 6 410$, plus des intérêts de 228,05$. L'Administrateur a clos son dossier.

3.62 Marina de Holland (1999)

Cette marina se situe à Newmarket (Ontario) dans le secteur du lac des chalets au nord de Toronto. Le 6 octobre 1999, un incendie était signalé dans la marina, causant le naufrage de 12 à 15 petites embarcations de plaisance et une certaine pollution. Pour cet événement la GCC a fourni l'équipe d'intervention initiale. La police locale déclara la marina lieu d'un crime. Le 8 octobre 1999, en vue de sécuriser le lieu, le propriétaire de la marina prépara un plan d'intervention s'étalant sur 3 jours qui avec de menues modifications, fut approuvé par la GCC et par Environnement Canada. D'après les estimations, environ 3 300 litres d'essence s'étaient déversés dans la marina. Le 9 octobre 1999, commencèrent les opérations de nettoyage, effectuées par un entrepreneur. La GCC surveilla de près les opérations et précisa que la compagnie d'assurance de la marina acceptait ses frais encourus lors de cet événement.

Le 31 mars 2000, le résumé des demandes d'indemnisation de la GCC, précise qu'une demande d'indemnisation est en cours de préparation.

3.63 Marina de Reed Point (Colombie Britannique) (1999)

Cette marina est située près de Port Moody (Colombie Britannique) à l'extrémité est du port de Vancouver. Elle est équipée de nombreux appontements d'amarrage flottants, dont quelques uns sont couverts. Le 16 octobre 1999, de bonne heure le matin, le feu se déclara dans une des structures couvertes (abri à bateaux) de l'installation et se propagea jusqu'à quelques bateaux de plaisance. Les sapeurs pompiers locaux et une embarcation portuaire du port de Vancouver intervinrent et l'incendie fut finalement éteint. Trois embarcations de mer ont été signalées coulées et quatre autres endommagées; quatre abris à bateaux s'étaient affaissés.

Des compagnies d'assurances couvrant deux des bateaux, acceptèrent la responsabilité, sans préjudice, du nettoyage et du relevage des bateaux coulés. Le 17 octobre 1999, les travaux commencèrent. À la suite des conseils d'un juriste, les assureurs arrêtèrent les travaux, le 19 octobre 1999. Ensuite, la GCC passa un contrat avec l'organisme d'intervention local afin de continuer les travaux. Le 25 octobre 1999 l'organisme d'intervention achevait « l'opération de nettoyage » de la zone circonscrite par un barrage flottant. Environnement Canada a coordonné le traitement d'environ 80 sacs de contaminants récupérés.

3.64 Remorqueur *Radium Yellowknife* (1999)

En septembre 1999, ce remorqueur canadien de 235 tonneaux de jauge brute appareillait de Hay River (Territoires du nord-ouest) avec à la remorque neuf barges, c'est-à-dire trois unités de trois barges gerbées. Sa destination était Thunder Bay (Ontario). Le convoi fit escale à Iqaluit (Nunavut) afin d'y effectuer des réparations. Fin octobre, le gel à Iqaluit était menacant. Le 28 octobre 1999, un fonctionnaire de la SMTC chargé de la prévention de la pollution (PPO) ordonna au convoi d'hiverner à Iqaluit. Le remorqueur et les barges furent échoués sur la plage. Au cours de la première semaine de novembre, le combustible et l'eau de cale polluée furent pompés hors du remorquer et des barges, vers des installations d'entreposage à terre, afin de réduire les risques de pollution. La GCC prêta son concours pour effectuer les opérations.

3.65 Vraquier *Alcor* (1999)

A la suite d'ennuis signalés avec son appareil à gouverner, ce vraquier de 16 136 tonneaux de jauge brute, battant pavillon de Malte, remontant le fleuve St. Laurent, est sorti du chenal, le 9 novembre 1999 et s'est échoué très gravement. La position de l'échouement se situait au large de la pointe nord de l'île d'Orléans, à environ 48 kilomètres au nord-est de la ville de Québec. Le navire était chargé de clinker, un constituant du ciment. Les citernes de double-fond contenaient, d'après les estimations, 130 tonnes de combustible résiduaire de soute. D'autres huiles étaient entreposées dans des caisses à combustible, dans la salle des machines. La SMTC et la GCC se rendirent sur les lieux, ainsi que l'organisme d'intervention, ce dernier organisme, engagé par contrat par le navire. Il a été précisé qu'environ 3 000 oies du Canada se trouvaient dans les parages.

Le même jour et le jour suivant, le 10 novembre 1999, des tentatives furent faites pour renflouer le navire. Les deux tentatives furent vaines. Le 10 novembre, des fissures furent remarquées dans la coque du navire et le 11 novembre 1999, une grande fissure se produisit tout autour de la coque, dans la région de la section milieu du navire; une certaine quantité de la cargaison s'écoula dans le fleuve. L'organisme d'intervention avait déployé un barrage flottant tout autour du navire mais aucune pollution ne se produisit.

Conformément à la *LMMC* et à la *Loi sur la protection des eaux navigables*, la Couronne adressa aux propriétaires du navire une Lettre d'intention. Le 13 novembre 1999, le propriétaire du navire répondit en préparant des soumissions pour des offres de sauvetage de *l'Alcor*. Le 22 novembre 1999, le contrat pour renflouer le navire fut adjugé à une compagnie locale de sauvetage. Cette compagnie effectua des réparations provisoires sur le navire et déchargea une partie de la cargaison sur un autre navire de façon à faciliter le renflouement. Le 5 décembre 1999, *l'Alcor* était renfloué et remorqué à une poste à quai sûr, de la ville de Québec.

En raison de la présence de la SMTC, de la GCC et d'Environnement Canada, sur les lieux de l'événement, la Couronne a encouru des frais considérables. Les autorités maltaises confirmèrent que le navire était toujours la propriété des propriétaires originaux. De façon à protéger ses intérêts, l'Administrateur prit des dispositions en vue d'obtenir, si nécessaire, une garantie, conformément au paragraphe 677(10) de la *LMMC*.

3.66 Navire *Kaye E. Barker* (1999)

Le 17 décembre 1999 au matin, alors que le navire *Kaye E. Barker* de 11,948 tonneaux de jauge brute, immatriculé aux États-Unis faisait des soutes à un quai de la raffinerie de Corunna (Ontario), il causa un déversement d'environ 900 litres de mazout de soute « C ». Les hydrocarbures débordèrent par un orifice de ventilation et une certaine quantité s'écoula dans l'eau. Pour effectuer le nettoyage indispensable, le navire fit appel à l'organisme d'intervention local. La GCC était présente. Le même jour, le nettoyage du plan d'eau était terminé

Malgré tout, il demeurait une faible pollution le long des berges qui furent nettoyer plus tard.

3.67 Transbordeur *Tachek* (2000)

Ce bâtiment est un transbordeur canadien de 789 tonneaux de jauge brute, propriété de B.C. Ferry Corporation qui était affecté à une traversée de délestage du trafic entre le terminal de Swartz Bay, sur l'île de Vancouver (Colombie Britannique) et les îles extérieures du Golfe. Le 20 février 2000, alors qu'il débarquait un camion-citerne chargé d'essence, à Sturdies Bay, île Galiano, une cassure se produisit dans la citerne et environ 5 000 litres d'essence se dév rsèrent. Etant donné que le traversier effectuait une traversée classée transport de marchandises dangereuses, il n'y avait à bord aucun autre véhicule ou passager, usager du service de traversier régulier.

La plus grande partie de l'essence déversée put être endiguée sur le pont du traversier mais une quantité inconnue s'était écoulée.

Afin de diminuer le risque d'inflammation sur le traversier et tout autour, des mesures de précaution furent prises. La GCC fut impliquée et la SMTC mena une enquête sur les circonstances de l'événement.

L'Administrateur pense qu'il y a peu de chance qu'une demande d'indemnisation parvienne à la Caisse d'indemnisation, à la suite de cet événement.

3.68 Navire-citerne *Leonis* (2000)

Le *Leonis* est un navire-citerne de 52 176 tonneaux de jauge brute, battant pavillon italien. Le 23 février 2000, il chargeait une cargaison de pétrole brut au nouveau terminal à hydrocarbures de Whiffen Head, dans Placentia Bay (Terre-Neuve). Le terminal transborde le pétrole brut provenant du champ pétrolifère en mer, Hibernia. Au cours des opérations de chargement, une soupape d'un tuyau de dégagement d'air d'une citerne de cargaison, cessa de fonctionner selon les normes de sa conception, ce qui provoqua une surpression à l'intérieur de la citerne, éjectant le pétrole qui se répandit sur le pont et s'écoula le long de la coque du navire. Le processus de chargement fut modifié et le problème corrigé. L'équipage s'employa à nettoyer le navire. Le navire fit appel à l'organisme d'intervention local pour nettoyer le pétrole à la surface de l'eau et sur le littoral.

Plus tard ce même jour, le *Leonis* termina son chargement et appareilla. Dix-sept fûts de débris pollués par le pétrole, furent remarqués sur le pont du navire où ils restèrent entreposés. Des dispositions furent prises pour que le *Leonis* soit inspecté à son prochain port d'escale, Philadelphie (Pennsylvanie) (États-Unis) afin de veiller à ce que les débris soient convenablement traités.

Il a été indiqué qu'il était improbable pour qu'une demande d'indemnisation soit déposée contre la Caisse d'indemnisation, à la suite de cet événement. L'Administrateur a clos son dossier.

3.69 Remorqueur à la pêche *Miles Sea* (2000)

Pendant la nuit de 18 au 19 mars 2000, le remorqueur *Miles Sea*, de 15 mètres de long, titulaire d'un permis pour la pêche dans les Grands Lacs, a coulé à son poste à quai dans le port de Lion's Head. Le port de Lion's Head est situé sur la côte est de la Péninsule de Bruce dans la Baie Géorgienne (Ontario).

Le naufrage fait l'objet d'une enquête de la police provinciale de l'Ontario. Le propriétaire du remorqueur précisa que ce bâtiment de pêche n'était pas couvert pas une assurance. Il y eut un peu de pollution sur laquelle la GCC intervint. Le bâtiment fut sauvé.

3.70 Vraquier *Bovec* (2000)

Le 21 mars 2000, par un temps qualifié de conditions de vent extrêmes, ce vraquier de 20 433 tonneaux de jauge brute, immatriculé à St. Vincent, chassa sur son ancre et fut drossé à la côte dans le port de Prince Rupert (Colombie Britannique). Le bâtiment était lège à ce moment là mais avait à bord 293 tonnes de combustible de soutes et 27 tonnes de diesel.

Les propriétaires du navire, l'organisme d'intervention, la SMTC, la GCC et d'autre organismes intervinrent.

La GCC a obtenu une lettre d'engagement d'un montant de 125 000,00$, remise par le Club P&I. Le 5 avril 2000, le *Bovec* fut renfloué et remorqué jusqu'à un poste à quai dans le port de Prince Rupert, pour une

inspection initiale, durant laquelle des avaries considérables furent découvertes.

L'opération au complet fut effectuée sans pollution aucune. Par la suite, le *Bovec* fut remorqué à Vancouver pour y être inspecté de nouveau et pour qu'une décision soit prise sur l'avenir de ce vraquier vieux de 26 ans.

« . . la stratégie met en évidence le besoin urgent de disposer d'un plan d'urgence en cas de rejets d'hydrocarbures en mer dans l'Arctique qui définisse explicitement le rôle et les responsabilités de chaque organisme ».

4. Problèmes et remises en question

Stratégie d'intervention en Arctique

La GCC est l'organisme fédéral canadien chargé de tous les rejets d'hydrocarbures se produisant dans les eaux canadiennes, provenant de navires. Sous la direction de la GCC, le plan actuel de préparation, d'intervention de l'industrie liée aux activités maritimes, en matière de rejets d'hydrocarbures, a été constitué en 1995.

Conformément aux dispositions de la *LMMC*, la GCC homologue un réseau de quatre organismes d'intervention appartenant au secteur privé qui les exploite. Le dispositif permet à l'industrie d'intervenir sur ses propres rejets d'hydrocarbures jusqu'à un maximum de 10 000 tonnes (niveau 4, niveau maximum de l'échelle internationale) dans des eaux situées au sud du 60ème parallèle de latitude nord. Tout navire exploité dans ces eaux canadiennes, a l'obligation d'après le règlement, de passer, par anticipation, un accord contractuel avec une organisme d'intervention homologuée. Toutefois, il n'existe aucune organisme d'intervention homologuée pour des eaux situées au nord du 60ème parallèle de latitude nord. Dans l'Arctique, les navires n'ont pas à passer un tel accord contractuel pour effectuer le nettoyage des rejets d'hydrocarbures. La GCC a la responsabilité intégrale du plan de préparation et d'intervention dans toutes les eaux de l'Arctique.

Stratégie d'intervention en Arctique

Du fait de cette responsabilité, la région centrale et de l'Arctique de la GCC a élaboré une « stratégie d'intervention en Arctique » et publié un rapport, en novembre 1999. La stratégie fut élaborée grâce à un processus de concertations poussées avec les ministères fédéraux, les gouvernements territoriaux et les industries des transports maritimes commerciaux desservant le nord du 60ème parallèle de latitude nord. En outre, une succession de séances de groupes de travail, se sont tenues dans 11 communautés différentes dans tous les territoires de l'Arctique. Cette approche directe, a permis d'établir un dialogue local et a aidé à stimuler la participation des communautés basées en Arctique.

Comme il a été expliqué dans le rapport de stratégie, le cours approuvé de plan d'action est destiné à améliorer, les possibilités d'intervention et la prévention.

Plan de prévention

Le rapport recommande que la GCC et la SMTC élaborent un plan de prévention de la pollution en Arctique qui facilitera la nomination d'agents de la prévention de la pollution dans les communautés du nord. Les individus locaux devraient être entraînés, à prélever des échantillons d'hydrocarbures, à obtenir des preuves et s'il y a lieu, à immobiliser les navires après concertation avec la SMTC.

Plan d'urgence

Sur le plan de la préparation, la stratégie met en évidence le besoin pressant d'un plan d'urgence pour lutter contre les rejets d'hydrocarbures en mer en Arctique qui précise clairement le rôle et la responsabilité de chaque organisme auquel on peut faire appel. En plus des procédures administratives, de la formation du personnel et des exercices de simulation, le plan devrait établir une liste des lieux de stockage principaux de l'équipement et des autres ressources exigés pour effectuer les nettoyages d'hydrocarbures de types divers, dans des zones géographiques différentes.

En vue d'assurer une intervention efficace pour lutter contre des rejets d'hydrocarbures provenant de navires, le rapport fait 10 recommandations comprenant :

- la mise en place d'un auxiliaire de la GCC en Arctique et la sélection d'agents d'intervention appartenant à la communauté,
- des aires d'équipements d'intervention (transportables par air) d'une capacité d'intervention de 1 000 tonnes (de rejets d'hydrocarbures),
- la conduite d'autres recherches sur les possibilités d'élimination par le feu « sur place » des hydrocarbures et sur l'utilisation de dispersants et sur l'emploi d'autres méthodes de nettoyage des hydrocarbures dans la glace.

« La caisse d'indemnisation ne peut pas recouvrer les paiements effectués pour des frais de nettoyage de ces rejets non identifiés d'hydrocarbures – l'identité du pollueur étant inconnue ».

Le rapport indique également qu'en plus du stockage dans les communautés, des moyens d'intervention consistant en matériel de nettoyage, de vastes emplacements de transit devraient être aménagés au sud du 60ème parallèle de latitude nord, (par exemple à St. Jean, Terre-Neuve, à Québec et à Vancouver).

Il existe des problèmes de rentabilité et de logistiques, y compris des difficultés de transport qui doivent être prises en considération, pour se préparer à lutter contre des rejets en mer d'hydrocarbures et à intervenir efficacement à travers l'immense zone géographique de l'Arctique canadien. Ce sera un défi, en cas de situation critique, de livrer l'équipement adéquat, en temps voulu. Il semble essentiel de disposer de matériel préassemblé et de moyens de chargement et de répartition.

Ceci est un important dossier aux yeux de la Caisse d'indemnisation. Pour maintenir un plan national efficace de lutte contre les rejets d'hydrocarbures, il est essentiel d'avoir l'appui résolu de tous les intervenants.

Installations de réception portuaires pour les résidus d'hydrocarbures

Etude en cours

La question des installations de réception adéquates pour les hydrocarbures résiduaires et autres résidus des navires, dans les raffineries de pétrole et les ports canadiens, est à l'étude par un comité du conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Le groupe de travail du comité est dirigé par la SMTC. Il se concerte avec les délégués des transports maritimes canadiens, les industries pétrolières et les autorités portuaires, de même qu'avec les autres intervenants.

L'Administrateur se propose de suivre de près les progrès réalisés par le CCMC, en raison des problèmes que causent les rejets chroniques non identifiés d'hydrocarbures, particulièrement dans l'est du Canada.

La mise en place d'installations adéquates d'évacuation des déchets devrait améliorer la situation actuelle.

Directive de l'Union européenne

Il est rapporté qu'une proposition de directive de l'Union européenne (UE) visant les installations de réception portuaires pour des déchets produits par les navires, pourrait bientôt devenir loi. Cette directive vise à diminuer les déversements à la mer, en insistant sur le fait que chaque port d'un membre de l'UE a en place des installations de réception de déchets adéquates et que les bâtiments qui y font escales, les utilisent et paient également pour leur utilisation. En discussion, il s'agit de savoir si des droits devraient être perçus, peu importe si oui ou non un navire y déverse ses déchets et quel pourcentage des droits devraient être acquités, selon la quantité de déchets pompés.

« Les ministères et les organismes du gouvernement fédéral utilisent les ressources disponibles pour combattre la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires de passage ».

En outre, la nature de ce problème global a récemment incité le Comité sur la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale (OMI), à réformer les guides de conduite, de manière à encourager une meilleure, et plus active utilisation des installations portuaires de réception des déchets. Les guides de conduite de l'OMI ont pour but d'aider à éliminer les déversements intentionnels et la pollution du milieu marin par les hydrocarbures et autres substances nocives provenant des navires.

Un récent rapport du Comité sur la protection du milieu marin précise :

« Les Etats des ports négligeant de fournir des installations de réception adéquates, rendront plus difficile la mise en application des dispositions interdisant « les déversements illégaux en mer par les navires ».

Déversements illégaux à la mer, de résidus d'hydrocarbures

Rejets non identifiés d'hydrocarbures

La plupart des années, l'Administrateur rapporte la présence de rejets non identifiés d'hydrocarbures, découverts sur les littoraux exposés, essentiellement sur la côte est du Canada, très souvent sur les côtes de Terre-Neuve. Les hydrocarbures sont dévastateurs pour la faune et la flore et très souvent représentent des dépenses considérables pour le trésor public, du fait des demandes d'indemnisation découlant des nettoyages, réglées par la Caisse d'indemnisation. La Caisse d'indemnisation n'est pas en droit de recouvrer les paiements effectués pour frais de nettoyage de ces rejets non identifiés d'hydrocarbures – l'identité du pollueur ne pouvant être établie.

Ces problèmes ne sont pas particuliers au Canada. La pollution maritime ne fait pas de distinction – de par sa nature elle se répand par de-là les frontières. Ses effets ont des répercussions à l'échelle mondiale.

Au niveau international, l'OMI continue à s'attaquer aux questions associées aux déversements illégaux de résidus d'hydrocarbures provenant de navires de toutes catégories et de toutes tailles. De tels déversements proviennent très souvent des mailles des cales machine des navires qui recueillent les résidus d'hydrocarbures des tranches machine.

Les ministères et les organismes du gouvernement fédéral utilisent les moyens disponibles pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures, causée par des navires de passage. Par exemple, Environnement Canada utilise les images satellites radar pour exercer une surveillance continue de ces eaux, là où les problèmes de pollution sont les plus graves.

Il existe également un programme fédéral de surveillance aérienne géré par la GCC en vue de détecter les rejets d'hydrocarbures dans le milieu marin. Ces activités de surveillance sont réalisées en tant que moyen de dissuasion à l'encontre de la pollution délibérée et pour permettre l'identification des pollueurs.

Avions spécialisés

Actuellement, il existe trois avions spécialisés, utilisés par la GCC :

- un Twin-Otter basé à Vancouver qui patrouille le passage intérieur de l'île de Vancouver, le détroit Juan de Fuca et la zone d'exclusion des navires-citernes sur la côte ouest, de même que les îles de la Reine Charlotte;
- un Dash-8 basé à Ottawa qui patrouille les Grands Lacs, le fleuve St. Laurent, le Golfe du St. Laurent, le détroit de Cabot et la côte de la Nouvelle-Ecosse, y compris la Baie de Fundy et;

- un Beechcraft King Air basé à St. Jean, Terre-Neuve, qui est essentiellement sous contrat pour effecter les patrouilles des pêches mais qui effectue également des vols de surveillance de la pollution au large des côtes de Terre-Neuve, lorsqu'il est disponible.

Les avions de patrouille sont équipés de magnétoscopes et d'appareils photo et autre équipement de prises de vues informatisé qui enregistre les déversements des bâtiments et autres aspects de la pollution. Environnement Canada exploite également un Avion DC3.

La GCC fait savoir qu'au cours de l'exercice financier 1998-1999 les avions de patrouille ont volé 6 477 heures pour effectuer 1028 patrouilles et ont survolé 127 navires. Au cours de l'exercice financier 1999-2000 le nombre de missions de patrouille a été réduit considérablement par rapport à l'année précédente : les avions n'ont volé que 4 814 heures au cours de 846 patrouilles et n'ont survolé que 68 navires.

« Le 31 mars 2000, le Ministre de Pêches et océans annonçait la mise en oeuvre des changements apportés au plan d'intervention ».

Missions des patrouilles

La région maritime de la SMTC a fait un compte-rendu de ses succès concernant ses tentatives de poursuites judiciaires visant des navires pollueurs au large de la côte Atlantique. Par exemple, au cours de l'exercice financier 1999-2000, des poursuites judiciaires ont été couronnées de succès à l'encontre de six navires, pour des déversements d'hydrocarbures au large des côtes et pour un autre navire son cas fut soumis à son Etat du pavillon. De plus il est à remarquer que la SMTC a procédé à 14 autres poursuites judiciaires pour des rejets à l'intérieur d'un port ou sur un lieu d'extraction de pétrole brut au large.

Tentatives de poursuites judiciaires

L'importance du contrôle d'application de la Loi est commenté ailleurs dans ce rapport annuel. Le directeur de l'organisme des États-Unis chargé de la protection écologique du bureau d'intervention d'urgence et de mesures de redressement, caractérise le contrôle d'application de la Loi comme étant la clé du continuum de protection, de prévention, de préparation et d'intervention pour la protection écologique.

Contrôle d'application de la Loi

Changements apportés au plan d'intervention en cas de rejets d'hydrocarbures

Le rapport annuel de l'année dernière, prenant en considération le document de travail du Ministère des Pêches et des Océans (MPO), daté de décembre 1998, concernant des questions « de règles de conduite » liées au plan canadien de préparation et d'intervention en cas de rejets d'hydrocarbures.

Le 31 mars 2000, le Ministre des Pêches et des Océans annonçait la mise en oeuvre des changements apportés au plan d'intervention. Ils comprennent, *inter alia* (notamment), un comité nouvellement formé, des usagers d'organismes d'intervention et un rôle accru pour le CCMC régional. Il y aura également un nouveau conseil consultatif national visant à examiner les questions nationales de préparation et d'intervention et à veiller à ce que le Canada soit préparé à intervenir pour répondre à des rejets d'importance exceptionnelle.

Il était précisé que l'Administrateur sera invité à devenir un membre du conseil consultatif national. L'Administrateur est très satisfait de noter la confirmation par la GCC que des mesures sont en voie de réalisation pour améliorer la transmission rapide et l'uniformité des demandes d'indemnisation de la GCC

« ...la Loi sur la responsabilité maritime (Projet de Loi S-17) a été déposée devant le Sénat du Canada, le 2 mars 2000 ».

soumises à la Caisse d'indemnisation. Dans un rapport séparé, concernant la concertation des intervenants à propos du document de travail, la GCC a reconnu que la durée de traitement des demandes d'indemnisation adressées à la Caisse d'indemnisation avait été réduite considérablement.

Limite de responsabilité des propriétaires de navire

Le rapport annuel de l'année dernière faisait remarquer que lorsque les changements apportés aux L.C. de 1998 chapitre 6, entreront en vigueur, les limites de responsabilité pour des navires autres que des pétroliers se trouvant dans des eaux canadiennes, augmenteront considérablement. Les changements sont entrés en vigueur le 29 mai 1999.

Responsabilité accrue

Il est instructif de se reporter à l'événement de l'*Ossian* qui était régi par le régime antérieur. L'article de ce rapport annuel couvrant les événements de rejets d'hydrocarbures au Canada, détaille une demande d'indemnisation relative à une pollution, mettant en cause ce bateau de plaisance canadien en fibre de verre, d'une jauge brute de 12,5 tonneaux. Le 14 août 1997, le yacht prenait feu et la GCC intervenait pour combattre le déversement d'hydrocarbures, encourant des frais s'élevant à 16 986,18$. Conformément aux dispositions de la *LMMC*, en vigueur à ce moment là, le yacht avait une limite de responsabilité calculée de 3 163,07$. Les assureurs remboursèrent la GCC pour ses frais mais seulement à hauteur de la limite de responsabilité du propriétaire du yacht. La Caisse d'indemnisation dut donc payer à la GCC le montant de la demande d'indemnisation qui dépassait la limite de responsabilité du propriétaire du yacht.

Toutefois, maintenant, aux termes des changements entrés en vigueur le 29 mai 1999, la nouvelle limite de responsabilité, d'un propriétaire de navire d'une jauge brute inférieure à 300 tonneaux, autre qu'un pétrolier, mais comprenant un bateau de plaisance de propriété privée, est de 500 000,00$, sans tenir compte de la jauge brute réelle.

Craintes

L'Administrateur a été avisé que préalablement à la promulgation de la Loi et postérieurement à celle-ci, des concertations avaient eu lieu avec diverses associations de propriétaires de bateaux et avec l'industrie des assurances maritimes. Toutefois, en se fondant sur les expériences antérieures, la Caisse d'indemnisation craint que de nombreux navires d'une jauge brute inférieure à 300 tonneaux, exploités au Canada, ne possèdent pas de contrat d'assurance approprié ou n'en aient aucun. Dans tous les cas, les propriétaires de tels navires auront à faire face maintenant à une responsabilité personnelle très stricte, lors d'événements de pollution par des hydrocarbures.

Loi sur la responsabilité maritime

Pour mémoire, la *Loi sur la responsabilité maritime* (Projet de Loi S-17) a été déposée devant le Sénat du Canada, le 2 mars 2000. La Partie 3 devrait mettre en oeuvre les dispositions actuelles de la Partie IX de la *LMMC*, dans sa forme modifiée par la L.C. de 1998, chapitre 6. La Partie 6 devrait mettre en oeuvre les dispositions actuelles des dispositions de la Partie XVI de la *LMMC*.

Mesures européennes prises après le sinistre de l'Erika – changements à apporter au régime du FIPOL – incidences sur la Caisse d'indemnisation

« La pollution par les hydrocarbures, causée par le sinistre de l'Erika a donné lieu à des demandes . . . pour que des changements soient apportés au régime international d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures ».

Le 12 décembre 1999, le navire-citerne chargé, maltais, *Erika* (19 666 de jauge brute), s'est cassé en deux dans le Golfe de Gascogne, France. La partie avant, ainsi que la partie arrière ont coulé par environ 100 mètres d'eaux. Environ 14 000 tonnes d'hydrocarbures lourds se sont déversées. Au total environ 14 600 tonnes d'hydrocarbures restaient dans les parties avant et arrière combinées.

Incidences

Le littoral français a été fortement pollué par des hydrocarbures émulsifiés qui sont venus s'échouer sur la côte, le jour de Noël. Les autorités ont pris en charge les opérations de nettoyage, impliquant jusqu'à 5 000 personnes, à l'ouvrage sur 400 kilomètres de côtes. L'impact de la pollution a affecté les secteurs suivants :

- la pêche, l'aquiculture et les industries d'élevage des crustacés;
- l'industrie du tourisme et;
- le milieu naturel (par exemple des dizaines de milliers d'oiseaux de mer, y compris des espèces rares et protégées, ont été mazoutés et des milliers sont morts).

Sentiment d'urgence

La pollution par les hydrocarbures causée par le sinistre de l'*Erika*, a provoqué en France des demandes pour que soient apportés des changements au régime international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures. Le problème de l'*Erika* semble avoir pris une tournure urgente au sein de la Commission Européenne (CE) et de l'UE, déclenchée en partie, par de vigoureuses protestations des citoyens français sur la façon de prendre en main ce sinistre. En outre, des demandes ont été faites sur la nécessité de reconsidérer le régime de sécurité des navires, actuellement en place internationalement. Il a été dit que le FIPOL de 1992 et le régime international avaient été exposés à de sévères critiques en France, aussi bien par les médias, qu'ailleurs.

Livre blanc

En Europe, il y a eu de nombreux débats regardant l'après-*Erika*. En outre, récemment la CE a publié un « livre blanc sur la responsabilité environnementale ».

Le livre blanc traite, *inter alia* (entre autres) du paiement du nettoyage et de la remise en état de l'environnement endommagé par la pollution (pollution des lieux et dommage à la biodiversité), l'appréciation des ressources naturelles, lorsque leur remise en état est impossible, « accessibilité à la justice améliorée » dans des cas de dommages à l'environnement, en veillant à ce que l'indemnité versée sera bien consacrée à la dépollution ou à la remise en état ou à la remise en place effective de l'environnement, allégeant le fardeau de la preuve quant au lien causal entre l'activité du défendeur et le dommage et quant à savoir si oui ou non le FIPOL de 1992 devrait être complété par des mesures à prendre par la CE. Il convient de se reporter aux frais et aux dommages aux ressources naturelles régis par le régime d'indemnisation des États-Unis.

Des demandes ont été faites pour que l'UE prenne des initiatives unilatérales et qu'éventuellement suive l'exemple des États-Unis qui ont promulgués leur propre *Loi sur la pollution par les hydrocarbures* en 1990.

Changements proposés

Les changements proposés incluent un contrôle plus strict des plus vieux navires-citernes, la mise hors service des navires-citernes monocoques, plus d'inspecteurs de navires dans l'état du port, l'harmonisation des normes d'inspection des

« Les responsabilités éventuelles de la Caisse d'indemnisation envers le Fonds international augmenteraient très substantiellement si l'accroissement des limites proprosées par la France, était adopté… »

navires, la mise en commun des renseignements regardant les navires inférieurs aux normes et la possibilité d'une troisième couverture d'indemnisation pour les cas de pollution.

Il a été dit qu'il y avait ceux qui étaient déterminés à ce que les mesures proposées par la CE, visant l'amélioration de la sécurité des navires-citernes, la prévention de la pollution et son indemnisation soient adoptées par la communauté internationale. À défaut, le spectre d'un règlement régional a immédiatement surgi.

Il a été relaté que les mesures législatives de l'UE, visant les aspects de la responsabilité environnementale, avaient été promises pour la fin de l'an 2000.

En attendant, les autorités françaises demandent maintenant aux Etats contractants au FIPOL de 1992, d'apporter leur soutien aux changements à apporter aux Conventions internationales, c'est-à-dire en imputant des responsabilités aux exploitants et aux compagnies pétrolières. Elles veulent réaliser ceci en prenant les mesures qui suivent :

- en relevant le plafond de responsabilité du FIPOL de 1992, au-delà des limites admises aux termes des actuelles Conventions internationales – plafond porté de 270 millions de dollars à 1,4 milliards de dollars, environ;
- en augmentant les rubriques donnant lieu à l'indemnisation afin d'inclure les dommages à l'environnement;
- en accroissant la responsabilité du propriétaire de navire et;
- en faisant adopter la responsabilité des exploitants de navires et des propriétaires de cargaisons.

Par conséquent, ces mesures et d'autres changements très importants à apporter au régime international sont actuellement débattus au sein d'un groupe de travail du FIPOL de 1992. De telles propositions nécessiteront la convocation d'une conférence diplomatique et de nouveaux protocoles.

Effets au Canada

En conséquence, un comité interministériel canadien a été formé en vue d'examiner les questions qui pourraient avoir des conséquences pour le Canada, en cas de futurs changements dans les Conventions internationales.

Les responsabilités éventuelles de la Caisse d'indemnisation envers le Fonds international augmenteraient très substantiellement si l'accroissement des limites proposées par la France, était adopté.

Intérêt immédiat

En dépit de l'importance que présentent ces futurs changements qui sont d'un intérêt immédiat vus sous l'angle de la Caisse d'indemnisation, il demeure la question de la portée définitive d'une proposition actuelle, d'accroître les limites d'indemnisation fixées dans les Conventions de 1992.

Très peu de temps après le sinistre de l'*Erika*, la délégation du RU au FIPOL proposait un relèvement des montants maximums permis, du montant des limites de responsabilité et des limites d'indemnisation, en utilisant la procédure déjà prévue dans la CRC de 1992 et dans la Convention du FIPOL de 1992.

Relèvement de 50 pour cent

Il a été suggéré que l'importance du relèvement proposé puisse aller jusqu'à 50 pour cent – du montant du régime actuel du FIPOL qui s'élève à 270 millions de dollars, en le portant à environ 405 millions de dollars.

De toute façon, avec un relèvement de 50 pour cent – et étant donné d'autres facteurs dans le contexte d'un scénario conservateur – il est estimé que pour un prétrolier de la taille de l'*Erika* (20 000 tonneaux de jauge brute) l'obligation financière maximale de la Caisse d'indemnisation pourrait atteindre environ 13,6 millions de dollars, pour un seul événement international.

Les limites accrues sont regardées par quelques uns comme étant un avantage dans tout déversement futur d'envergure.

D'autres se concentrent sur la possibilité de contributions plus élevées en cas d'événements.

Que signifie cette question pour la Caisse d'indemnisation? Le FIPOL de 1992 couvre les déversements provenant de navires-citernes. Des limites plus élevées par événement peuvent être regardées comme une bonne chose pour des demandeurs, en fonction de déversements futurs au Canada provenant de navires-citernes. Ceci pourrait également empêcher qu'il soit fait appel à la Caisse d'indemnisation, pour jouer le rôle de troisième couverture d'indemnisation dans un tel cas.

« La Caisse d'indemnisation a été en mesure de faire face à ses obligations financières, nationales et internationales, par prélèvement sur ses revenus procurés par les intérêts annuels de son solde créditeur… »

Répercussions pour la Caisse d'indemnisation

L'expérience démontre qu'il y aura des frais continuels éventuels importants pour une telle augmentation. Des limites accrues signifient des contributions éventuelles plus élevées de la part de la Caisse d'indemnisation pour des événements internationaux.

De 1989 au 29 mai 1999, le Canada était un Etat contractant au FIPOL de 1971 – la limite d'indemnisation était d'environ 120 millions de dollars. Le 29 mai 1999 le Canada est devenu un Etat contractant au FIPOL de 1992 – la limite d'indemnisation était d'environ 270 million de dollars. L'*Erika* (France, décembre 1999) fera l'objet du premier paiement de la Caisse d'indemnisation, au FIPOL de 1992. Les demandes d'indemnisation calculées atteindront probablement la limite actuelle d'environ 270 millions de dollars. Pour le sinistre de l'*Erika* seulement, l'Administrateur devra probablement payer au FIPOL de 1992, environ 10,5 millions de dollars, à prélever sur la Caisse d'indemnisation. Ce paiement est en sus des contributions actuelles qui devront être versées par la Caisse d'indemnisation, au Fonds général du FIPOL de 1992 et pour d'autres sinistres majeurs couverts par le FIPOL de 1992, le cas échéant. La Caisse d'indemnisation a également un passif exigible par le FIPOL de 1971 pour des sinistres ayant eu lieu avant le 29 mai 1999. Deux de ces passifs regardant des sinistres (*Aegean Sea* et *Nissos Amorgos*), comportant des demandes d'indemnisation globales considérables, pourraient venir à échéance très prochainement. La responsabilité globale maximale éventuelle de la Caisse d'indemnisation est d'environ 6,5 millions de dollars, pour ces deux sinistres relevant du FIPOL de 1971.

Rejets non identifiés d'hydrocarbures

Au niveau national, la Caisse d'indemnisation a été instaurée pour offrir une couverture financière en cas de rejets d'hydrocarbures au Canada, provenant de toutes les catégories de navires – pas seulement les navires-citernes – et pas seulement les hydrocarbures persistants. La Caisse d'indemnisation est conçue pour satisfaire les demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et les frais de nettoyage au Canada lorsque l'identité de la partie responsable ne peut être établie (rejets non identifiés d'hydrocarbures). D'autre part, la Caisse d'indemnisation a été conçue pour être un moyen d'indemnisation pour une vaste catégoirie déterminée de personnes impliquées dans l'industrie canadienne des pêches, en cas de pertes de revenus résultant de rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire. Enfin la Caisse

« Finalement, les changements à apporter aux niveaux d'indemnisation, en utilisant la procédure existant dans les Conventions actuelles sont une décision qui appartient au Comité juridique de l'OMI ».

d'indemnisation pourrait constituer une troisième couverture éventuelle en cas de rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire-citerne au Canada (après la couverture fournie par la CRC de 1992 et le FIPOL de 1992).

Dans la plupart des Etats contractants, les contributions au FIPOL sont payées par divers réceptionnaires « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » dans des ports et des terminaux qui reçoivent annuellement une quantité supérieure à 150 000 tonnes. Exceptionnellement, le Canada a stipulé que les contributions au FIPOL devaient être payées par l'Administrateur par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation.

Le dernier rapport annuel de la Caisse d'indemnisation indiquait des intérêts versés à la Caisse, s'élevant à environ 13,6 millions de dollars. Les intérêts de cette année sont d'environ 16,2 millions de dollars. Jusqu'à maintenant, la Caisse d'indemnisation a été en mesure de faire face à ses obligations financières, aussi bien nationales, qu'internationales, en prélevant les sommes à payer sur ses revenus procurés par les intérêts annuels de son solde créditeur, dont le montant d'argent restant est ajouté à son capital.

Aucune levée de contributions

Depuis 1976, aucune levée de contributions prévue à l'Article 718 de la *LMMC* n'a été imposée par le Ministre des Transports, en faveur de la Caisse d'indemnisation (et sa devancière la Caisse des réclamations de la pollution maritime).

Autres solutions

Il est à remarquer que diverses délégations au FIPOL ont indiqué que le relèvement des limites n'était pas la seule solution disponible. La sécurité des navires-citernes et la prévention des rejets d'hydrocarbures (par exemple l'exclusion des navires, etc) devraient être continuées.

Paiements plus rapides

Quelques délégations, avec certaines réserves au sujet du relèvement des limites, ont suggéré que des paiements plus rapides étaient une solution de rechange pour régler adéquatement les indemnités. D'autres délégations ont indiqué que relever les limites ne devrait pas être simplement une réaction faisant suite à un sinistre grave. Ces délégations considéraient qu'il était essentiel qu'une analyse objective détaillée soit faite en fonction de l'expérience acquise par le FIPOL, d'après les montants des dommages résultant des sinistres passés. Un certain nombre de délégations a fait valoir qu'un relèvement des limites devrait être clairement justifiable.

Dans ce contexte, dans la mesure où l'on pourrait faire appel au régime du FIPOL de 1992 (la limite actuelle d'indemnisation étant de 270 millions de dollars par sinistre) pour un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire-citerne au Canada, il est à remarquer que la GCC, Environnement Canada et les organismes d'intervention, conjointement avec l'équipe régionale d'intervention d'urgence en matière d'écologie, *et al* (et autres) fournissent un service de traitement et d'intervention en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures. Le Canada dispose également, d'une couverture additionnelle de 131,6 millions de dollars, offerte par la Caisse d'indemnisation et du fondement juridique pour contrôler et exclure des navires.

Finalement les changements à apporter aux niveaux d'indemnisation, en utilisant la procédure existant dans les Conventions actuelles, sont une décision qui appartient au Comité juridique de l'OMI. Aucune conférence diplomatique n'est requise. L'initiative du RU sera vraisemblablement prise en considération par le Comité juridique, en octobre 2000.

Les modifictions adoptées par le Comité juridique seront soumises à « une procédure tacite d'approbation ».

Il existe deux restrictions en ce qui a trait au relèvement maximum, au moyen de la « procédure tacite d'approbation ». Tout d'abord, les limites modifiées ne peuvent pas être supérieures aux limites originales augmentées de six pour cent par année, calculés sur une base composée, à partir du 15 janvier 1993. Secondement, les limites modifiées ne peuvent pas être supérieures à trois fois les limites originales.

« Pour le Canada, la période critique concernant sa responsabilité actuelle envers le FIPOL de 1971 est maintenant du passé ».

Si le comité juridique de l'OMI adopte la proposition de modification aux limites d'indemnisation et décide que la date d'application soit le 20 octobre 2000, il a été estimé que l'augmentation maximale pourrait atteindre environ 50 pour cent. Les limites les plus élevées n'entreraient pas en vigueur avant octobre 2000.

Le Protocole de 1992 modifiant la CRC de 1969, prévoit trois facteurs que le Comité juridique devra prendre en compte lorsqu'il prendra en considération la proposition d'amendement : l'expérience acquise du fait des sinistres et en particulier le montant des dommages découlant de ceux-ci, les changements dans les valeurs monétaires et l'incidence de la proposition d'amendement, sur le coût des assurances. Pour une proposition d'amendement de la Convention du Fonds de 1992, le premier et le second de ces trois facteurs devront être pris en compte. De plus, les deux Conventions précisent que les rapports entre les limites contenues dans les deux instruments, devront être prises en compte.

Trois facteurs à considérer

Il est clair qu'en déterminant l'ampleur des changements, le cas échéant, à apporter aux limites d'indemnisation, les Conventions précisent que le Comité juridique devra prendre en compte l'expérience acquise du fait des sinistres et en particulier le montant des dommages résultant de ceux-ci. L'objectif des Conventions semble être que toute augmentation devra être manifestement justifiable.

Manifestement justifiable

Liquidation du FIPOL de 1971

À Londres, en octobre 1999, à l'Assemblée du FIPOL de 1971, a été débattu le futur de ce Fonds lui-même. Les débats étaient concentrés sur les mesures adéquates à prendre, pour encourager les Etats contractants restants, à dénoncer la Convention de 1971, de cette façon elle pourrait prendre fin dans peu de temps.

Mesures appropriées

Dans un proche avenir, la plupart des Etats contractants auront adhéré à la Convention du FIPOL de 1992 et par conséquent le FIPOL de 1971 ne sera plus en mesure de fonctionner convenablement. De nombreuses délégations craignent qu'un événement éventuel ne survienne qui entraînerait pour le FIPOL de 1971 l'obligation de payer des indemnités mais qu'à ce moment là, il pourrait ne pas y avoir suffisamment d'argent pour régler les demandes d'indemnisation.

Pour le Canada, la période critique concernant sa responsabilité actuelle envers le FIPOL de 1971, est maintenant du passé. Le 29 mai 1999, il a cessé d'être un membre du FIPOL de 1971 et est devenu un Etat contractant au FIPOL de 1992.

Il a été décidé de demander à l'OMI de convoquer une conférence diplomatique des parties restantes à la Convention du FIPOL de 1971, aux fins d'adopter un protocole modifiant l'Article 43.1. Le protocole, fondé sur des procédures d'acceptation tacite, permettrait de mettre fin à la Convention du FIPOL de 1971, sans avoir à attendre que le nombre d'Etats contractants ne soit inférieur à trois, comme l'exige actuellement l'Article 43.1 de la Convention. La conférence diplomatique est programmée pour se tenir à l'OMI, à Londres du 25 au 27 Septembre 2000.

« Sur la scène internationale, des débats ont eu lieu au cours de réunions tenues aux EU et au RU ».

5. Initiatives visant les relations personnelles avec l'ensemble des corporations

Généralités

L'Administrateur poursuit ses initiatives visant des relations personnelles avec l'ensemble des corporations, en vue d'améliorer sa compréhension des expectatives des différents intervenants dans le plan d'intervention et d'indemnisation du Canada pour lutter contre la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires. Au Canada, ces intervenants comprennent les organismes d'intervention, la GCC, l'industrie maritime, le CCMC et d'autres organismes et ministères du gouvernement.

Intervenants

Sur la scène internationale, des débats ont eu lieu au cours de réunions tenues aux EU et au RU. Les participants à ces réunions incluaient des représentants de l'ITOPF, du groupe international des Clubs P&I, de l'Administration nationale chargée des océans et de l'atmosphère, du centre national des États-Unis chargé du Fonds d'indemnisation de la pollution, de la Garde côtière des États-Unis et de l'Organisme de protection écologique des EU.

Société anonyme d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures

Alors qu'il était au RU pour assister à une session de l'Assemblée du FIPOL de 1992, l'Administrateur a visité la Société anonyme d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, dont le centre d'opération est à Southampton. La Société anonyme d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures est une vaste compagnie internationale d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, propriété de 25 grandes compagnies pétrolières. L'installation de Southampton est réputée pour abriter les plus vastes ressources universelles d'intervention au monde.

Ressources internationales

La Société anonyme d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures est implantée pour intervenir internationalement, à la demande. Elle a en place, un équipement pré-palettisé. Un équipement de nettoyage des hydrocarbures est déjà chargé dans des conteneurs-palettes construits spécialement pour le transport aérien, conçus pour être arrimés dans de nombreux avions cargo commerciaux différents. En outre, la Société anonyme d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures garde sous contrat un avion Hercules spécialisé, paré en permanence à prendre l'air, capable de transporter de grandes quantités de colis d'intervention pour lutter contre des déversements d'hydrocarbures. L'avion peut charger rapidement et se diriger presque partout à travers le monde.

La visite aux installations de formation et d'intervention de la Société anonyme d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, a fourni une excellente vue d'ensemble des sortes d'exigences en matière de transport et de logistique dont le Canada pourrait avoir besoin pour faire face à des déversements considérables d'hydrocarbures dans la vaste zone géographique de l'Arctique.

Canuslant 1999

« ...les Gardes côtières combinées du Canada et des Etats-Unis ont mis au point et en application un plan d'urgence conjoint pour lutter contre la pollution marine ».

Afin d'être en position de force pour intervenir contre un déversement d'hydrocarbures menaçant les eaux frontalières des Grands Lacs, les Gardes côtières combinées du Canada et des États-Unis ont élaboré et mis en oeuvre un plan conjoint d'urgence pour lutter contre la pollution marine. L'autorité chargée de ce plan découle de l'accord sur la qualité des eaux des Grands Lacs, passé entre le Canada et les EU.

Depuis que le Plan d'urgence original a été publié, quatre annexes géographiques supplémentaires ont été adoptées afin de couvrir la côte Atlantique, la côte Pacifique, la mer de Beaufort et le détroit de Dixon. L'expression « Canuslant » est le titre abrégé du Plan d'urgence Canada-EU pour lutter contre la pollution dans les eaux frontalières de la côte Atlantique.

Exercice de simulation

L'Administrateur s'est rendu à Eastport (Maine) pour observer l'exercice de « Canuslant 99 » qui simulait un déversement d'hydrocarbures majeur. Le modèle de simulation était adapté pour représenter des données exploitées en temps réel. Il était conçu pour mettre à l'épreuve l'aptitude des organismes canadiens et des États-Unis, à faire appel à une simple organisme d'intervention en vue d'atténuer une catastrophe éventuelle de pollution par les hydrocarbures.

Il est à remarquer, du point de vue de la Caisse d'indemnisation que l'accord de 1978, sur la qualité des eaux des Grands Lacs, modifié par le Protocole de 1987, ayant trait aux dispositions de financement en vigueur pour les Grands Lacs, précise :

> *« Les coûts des opérations des deux Parties, aux conditions du plan devront être pris en charge par la Partie dans les eaux de laquelle l'événement de pollution s'est produit, à moins de dispositions contraires ».*

Dispositions de financement

Le Plan d'urgence réitère les dispositions spéciales de financement et précise :

> *« Dans les Grands Lacs, les dispositions de l'accord sur la qualité des eaux des Grands Lacs s'appliquent et à moins de dispositions contraires, les coûts des opérations des deux parties, comme il est précisé dans le plan, seront pris en charge par la partie dans les eaux de laquelle l'événement de pollution a eu lieu.*
>
> *Dans le cas où un événement de pollution proviendrait des activités du fond des lacs, les coûts des opérations d'intervention, seront pris en charge par la partie dont les activités du fond du lac en cause, tombent sous sa juridiction.*
>
> *Dans tous les autres cas assujettis aux dispositions de ce plan, chaque partie prendra en charge les coûts de ses propres opérations d'intervention ».*

Organisations d'intervention et installations pour l'équipement de la GCC

Organismes d'intervention canadiennes

Il existe quatre organismes d'intervention homologuées au Canada fournissant des services d'intervention maritime en cas de rejets d'hydrocarbures. Elles sont gérées par l'industrie et financées par des droits perçus auprès des usagers. Les quatre organismes d'intervention du Canada sont :

- La Société d'intervention maritime de l'ouest du Canada qui en règle générale couvre les eaux de la Colombie Britannique;

« La visite effectuée par l'expert-conseil de la Caisse d'indemnisation a donné l'occasion d'observer l'inventaire des technologies de nettoyage ».

- La Société d'intervention maritime de l'est du Canada (SIMEC) qui couvre les eaux des Grands Lacs, le Québec et les côtes de l'Atlantique (sauf deux petits secteurs au Nouveau Brunswick et en Nouvelle-Ecosse);
- L'équipe d'intervention d'urgence de l'Atlantique qui essentiellement comprend le port de Saint Jean, Nouveau Brunswick, et les eaux environnantes et;
- La Société anonyme de services maritimes de Pointe Tupper qui couvre le port de Port Hawkesbury et ses approches.

L'Administrateur a visité les installations de la SIMEC à Québec et de la Société d'intervention de l'est du Canada à Dartmouth (Nouvelle-Écosse). Dans les deux installations, il a rencontré les gestionnaires des services d'intervention pour lutter contre les rejets d'hydrocarbures et a observé les dispositifs opérationnels. Ce fut une occasion pour en apprendre plus sur le dispositif de gestion fonctionnelle globale de l'industrie et sur la formation sur le tas visant à mettre sur pied une opération d'intervention pour lutter contre les rejets d'hydrocarbures.

Les visites des installations ont donné aussi la chance de voir les entrepôts des équipements spécialisés pour lutter contre les rejets d'hydrocarbures, utilisés en haute mer et pour le nettoyage et le traitement du littoral (par exemple, les barrages flottants, les pompes, les embarcations, les barges et les récupérateurs d'hydrocarbures).

L'Administrateur a également rencontré les officiers de la GCC et les inspecteurs de la SMTC au Québec et en Nouvelle-Ecosse. La Caisse d'indemnisation s'intéresse, à une coopération suivie entre ces deux organismes, dans toutes les régions du Canada, à leurs rôles et à leurs responsabilités, concernant la prévention, la préparation et l'intervention pour lutter contre la pollution due à des rejets d'hydrocarbures, particulièrement les enquêtes sur les événements et les prélèvements d'échantillons et leur analyse en cas de rejets d'hydrocarbures. Il a également visité les entrepôts d'emmagasinage de l'équipement de la GCC.

Structure de gestion

Un expert-conseil maritime de la Caisse d'indemnisation a rencontré les représentants de la Société d'intervention de l'est du Canada à leurs installations centrales à Corunna (Ontario). La visite faite par l'expert-conseil de la Caisse d'indemnisation a donné l'occasion d'observer l'inventaire des technologies de nettoyage. Il a été mis au courant de la structure de gestion disponible pour intervenir dans les eaux des Grands Lacs. L'expert-conseil a aussi rencontré les officiers de la GCC et les inspecteurs de la SMTC en poste près de Sarnia (Ontario).

Séminaire consacré aux rejets d'hydrocarbures

L'Administrateur a accepté une invitation à se rendre à un séminaire, consacré aux « rejets d'hydrocarbures – à la gestion de la responsabilité financière » – qui se tenait au centre de conférence de l'Université Simon Fraser, située au centre ville de Vancouver.

Burrard Clean opérations, une branche de la Société d'intervention maritime de l'ouest du Canada s'était chargé de l'accueil et de l'organisation du séminaire.

Un choix de conférenciers bien informés participait au séminaire, y compris des délégués de l'ITOPF et de la Chambre de commerce maritime de la Colombie Britannique et des fonctionnaires du Ministère de l'Environnement, au niveau provincial et fédéral. Le thème central de la conférence sur les rejets d'hydrocarbures était de fournir un aperçu sur la gestion, les aspects financiers et la direction d'ensemble lors d'un déversement important d'hydrocarbures en

Colombie Britannique et sur la manière de formuler une demande d'indemnisation en vue de recouvrer des frais encourus.

L'Administrateur a fourni des renseignements sur le mandat de la Caisse d'indemnisation, regardant des rejets d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires. Il a détaillé clairement les relations existant avec la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile (CRC de 1992) et la Convention internationale de 1992 portant création du Fonds (FIPOL 1992) qui couvrent les rejets provenant de prétoliers de haute-mer.

Le séminaire consacré aux rejets d'hydrocarbures a fourni l'occasion de maintenir le contact avec un certain nombre de personnes appartenant à la communauté maritime de la côte du Pacifique.

« Les sujets traités englobaient une variété des types d'événements dus à des rejets dans les eaux douces ».

Symposium consacré aux rejets d'hydrocarbures dans les eaux douces

Transfert de technologie

L'Administrateur a assisté au « Symposium de la troisième biennale consacrée aux rejets d'hydrocarbures dans les eaux douces » à Albuquerque (Nouveau Mexique), symposium patronné par l'Organisme de protection écologique des EU. Le symposium a offert une tribune internationale aux participants, leur permettant de discuter les façons d'aborder les approches coopératives et d'encourager le transfert de technologie regardant, l'intervention en cas de rejets d'hydrocarbures dans les eaux douces et les opérations de nettoyage. Au cours de la session pleinière, le directeur du bureau de l'Organisme de protection écologique, de l'intervention d'urgence et corrective a caractérisé le contrôle d'application comme étant la clé à l'égard du continuum de protection, de prévention, de préparation et d'intervention pour la protection de l'environnement.

Les sujets traités englobaient une variété des types d'événements dus à des rejets dans les eaux douces. La pollution par les hydrocarbures due aux activités maritimes, en particulier dans les Grands Lacs, fut d'un grand intérêt pour l'Administrateur.

Cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre

L'Administrateur a assisté au cours, destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre, donné au collège de la GCC au Cap Breton.

Délibérations du comité d'examen public

Un expert-conseil maritime de la Caisse d'indemnisation assistait au cours en qualité de participant. En qualité de présentateur, l'Administrateur a parlé des rôles et des responsabilités de la Caisse d'indemnisation. Il a également participé en tant que membre d'un comité d'examen public, à un débat sur le régime canadien d'intervention maritime en cas de rejets d'hydrocarbures.

Le cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations est conçu pour les officiers de la GCC et pour les gestionnaires des opérations de l'industrie. Il est avant tout axé sur la coordination sur le lieu des opérations et sur le développement des stratégies de nettoyage qui sont essentielles pour intervenir effectivement pour lutter contre des rejets d'hydrocarbures, d'une magnitude pouvant atteindre 4 sur l'échelle internationale (c'est-à-dire 10 000 tonnes).

« Le cours incluait un exercice de simulation d'une barge échouée, semblable en général par la taille et le volume à l'Irving Whale ».

L'ensemble des présentateurs a fait des présentations détaillées et clairvoyantes. Il y eut des présentateurs instructifs appartenant à la GCC, à Environnement Canada, à l'industrie maritime canadienne et à d'autres organismes canadiens. Ces présentations et l'évolution des cas sociaux couvrant les événements internationaux furent des expériences de formation inestimables. Les représentants de l'ITOPF, accompagnés des experts-conseils du RU et des présentateurs des EU ont donné au cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations, une perspective internationale éloquente.

Exercice de simulation

Le cours comprenait un exercice de simulation d'une barge échouée, semblable en général par la taille et le volume à l'*Irving Whale*. Le scénario de rejets d'hydrocarbures utilisé pour le cours de formation se situait en Baie de Fundy, près de la frontière des EU. Toute la journée, les contrôleurs compliquèrent les choses, en introduisant diverses données opérationnelles et écologiques et une foule de problèmes, exigeant des résolutions immédiates.

Dans son ensemble, le cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations, donné au collège de la GCC, offre une occasion, aux représentants des organismes du gouvernement et de l'industrie maritime, de se rencontrer et de travailler ensemble et d'exercer leurs talents, sans véritable pollution par les hydrocarbures.

Séminaire consacré à l'évaluation des dommages aux ressources naturelles

L'Administrateur a été invité à assister à Londres à un séminaire international consacré à la pollution écologique. L'ITOPF a coordonné une réunion organisée entre le Groupe international des Clubs P&I et l'Administration nationale des océans et de l'atmosphère des EU, au sujet des règlements des EU visant l'Évaluation des dommages aux ressources naturelles.

Le séminaire s'est tenu dans les bureaux Londoniens du Club P&I, A. Bilbrough & Co. Ltd. Il s'était réuni sous la présidence de M. Chris Havers du Groupe international des Clubs P&I. Les délégués d'Administration nationale des océans et de l'atmosphère donnèrent des présentations au sujet de développements récents dans les règlements Évaluation des dommages aux ressources naturelles des EU. Ils ont fait savoir comment maintenant l'Administration nationale des océans et de l'atmosphère interprète et fait appliquer les règlements Évaluation des dommages aux ressources naturelles, à la suite d'événement de rejets d'hydrocarbures.

Protocole d'accord

Un protocole d'accord entre l'Administration nationale des océans et de l'atmosphère et le Groupe international des Clubs P&I est à l'étude.

L'indemnisation pour des dommages à l'environnement, est traitée différemment selon qu'elle est régie par la *LMMC*, la CRC de 1992, la Convention sur le FIPOL de 1992 ou la *Loi sur la pollution par les hydrocarbures* des EU.

La CRC de 1992 et la Convention sur le FIPOL de 1992, dans leurs définitions de « dommage par pollution » stipulent « ...que les indemnités pour altération de l'environnement, autre que le manque à gagner résultant de cette altération, seront limitées aux coûts des mesures raisonnables prises effectivement ou à prendre pour remettre en état l'environnement ».

La *LMMC* stipule : « lorsque des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire, ont des conséquences néfastes pour

l'environnement, le propriétaire du navire est responsable des frais occasionnés par les mesures raisonnables de remise en état qui sont prises ou qui le seront ».

« Le 24 mai 1989, pour la première fois, le Canada devient un Etat contractant aux Conventions internationales ».

Aux EU, la *Loi sur la pollution par les hydrocarbures 90* prévoit le paiement des demandes d'indemnisation pour des dommages aux ressources naturelles, par prélèvement sur le « Oil Spill Liability Trust Fund » (Fonds de responsabilité en fideicommis, pour des rejets d'hydrocarbures). Seuls les fideicommissaires désignés peuvent soumettre les demandes d'indemnisation pour des dommages aux ressources naturelles. Aux termes des règlements des EU, les fideicommissaires peuvent prendre en considération un plan pour restaurer et remettre en état la ressource naturelle endommagée ou pour acquérir son équivalent.

Le coût raisonnable justifié techniquement, pour des mesures de remise en état/de restauration, pour lequel des indemnités sont disponibles aux termes de la CRC de 1992, de la Convention du FIPOL de 1992, peut aux conditions des règlements Évaluation des dommages aux ressources naturelles des EU, égaler le coût de la restauration primaire. Toutefois, la mesure supplémentaire de l'Évaluation des dommages aux ressources naturelles/*Loi sur la pollution par les hydrocarbures* considère :

- la diminution en valeur de ces ressources naturelles, en attendant la restauration, plus
- les coûts raisonnables d'évaluation de ces dommages.

Il est à remarquer que la CRC de 1992 et la Convention du FIPOL de 1992 ne couvrent pas, du fait de leur définition, de dommage par pollution, cette dernière sorte d'indemnisation prévue dans les règlement de l'Évaluation des dommages aux ressources naturelles ou d'autres évaluations basées théoriquement sur le dommage à l'environnement.

6. Responsabilités de la Caisse d'indemnisation envers le Fonds international

CRC de 1969 et FIPOL de 1971

Etat contractant

Le 24 mai 1989, le Canada, pour la première fois est devenu en Etat contractant aux Conventions internationales. Ces deux Conventions étaient : la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CRC de 1969) et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1971 portant création du Fonds).

Sinistres majeurs

Voici depuis 1989 quelques uns des sinistres majeurs impliquant le FIPOL de 1971, *Haven* (Italie 1991), *Aegean Sea* (Espagne 1992), *Braer* (RU 1992), *Sea Prince* (République de Corée 1995), *Sea Empress* (RU 1996), *Nakhodka* (Japon 1997), et *Nissos Amorgos* (Venezuela 1997).

« La Caisse d'indemnisation a également un passif exigible – par le FIPOL de 1971, pour des événements de rejets d'hydrocarbures ayant eu lieu avant le 29 mai 1999 ».

Depuis 1989, la Caisse d'indemnisation a payé au FIPOL de 1971, la somme de 20 544 154,59$, comme indiqué dans le tableau ci-dessous. Celui-ci démontre la notion de Fonds (FIPOL) auquel « il est fait appel ». Les contributions et les levées de contributions dépendent des demandes d'indemnisation et comment celles-ci sont évaluées.

Exercice financier	Contributions de la Caisse d'indemnisation en $
1989/90	207 207,99$
1990/91	49 161,28$
1991/92	1 785 478,65$
1992/93	714 180,48$
1993/94	4 927 555,76$
1994/95	2 903 695,55$
1995/96	2 527 058,41$
1996/97	1 111 828,20$
1997/98	5,141,693,01$
1998/99	902 488,15$
1999/00	273 807,10$
Total :	**20 544 154,58$**

Passif exigible

La Caisse d'indemnisation a également un passif exigible par le FIPOL de 1971 pour des événements de rejets d'hydrocarbures ayant eu lieu avant le 29 mai 1999. La Caisse d'indemnisation le paiera, lorsqu'il arrivera à échéance. Après cette date, la Caisse d'indemnisation n'aura plus aucune responsabilité pour tous frais d'administration. Deux sinistres font l'objet de très grosses demandes totales d'indemnisation : l'*Aegean Sea* (Espagne 1992) et le *Nissos Amorgos* (Venezuela 1997). La responsabilité éventuelle globale maximale de la Caisse d'indemnisation est d'environ 6,5 millions de dollars pour ces deux sinistres.

CRC de 1992 et FIPOL de 1992

Le 29 mai 1999, le Canada a adhéré à la CRC de 1992 et à la Convention du FIPOL de 1992. Ces deux Fonds ne s'appliquent qu'aux rejets d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes de haute mer.

Lévée de contributions annuelles

L'Assemblée du FIPOL de 1992 décide le montant total des contributions à mettre en recouvrement chaque année pour faire face aux dépenses générales de fonctionnement et aux paiements anticipés des indemnités lors de sinistres majeurs. La levée de contributions requise par tonne, est calculée par le secrétariat du FIPOL. La Caisse d'indemnisation reçoit de la part du FIPOL de 1992, une facture basée sur la contribution calculée, multipliée par le montant total des « hydrocarbures donnant lieu à contribution », reçus au Canada.

Rapport obligatoire sur les hydrocarbures

D'après les règlements de la Caisse d'indemnisation, l'envoi de rapports, concernant les quantités « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importés ou transportés au cabotage, est obligatoire pour les personnes en ayant reçus plus de 150 000 tonnes au cours de l'année civile précédente.

La Caisse d'indemnisation doit recevoir les rapports, au plus tard le 28 février de l'année qui suit la réception de ces hydrocarbures. Au début du mois de janvier de chaque année, l'Administrateur écrit à chaque contributaire éventuel, lui expliquant le processus d'envoi de rapport et en lui faisant parvenir le formulaire indispensable, à cet effet. Tous les formulaires remplis sont ensuite traités pour aboutir à un centre national de comptabilisation qui à son tour, adresse au FIPOL de 1992 un rapport sur les quantités reçues. Actuellement, 10 contributaires nous envoient un rapport. Ils représentent les organismes des industries pétrolières (raffinage et transbordement d'hydrocarbures) et des centrales électriques.

« Le sinistre de l'Erika (France 1999) fournira à la Caisse d'indemnisation sa première occasion de se faire une idée sur le régime du FIPOL 1992 ».

Le sinistre de l'*Erika* (France 1999) fournira à la Caisse d'indemnisation sa première occasion de se faire une idée sur le régime du FIPOL 1992, du fait que les indemnités à verser atteindront vraisemblablement les limites de responsabilité du FIPOL de 1992.

Pour le sinistre de l'*Erika*, le paiement à effectuer par la Caisse d'indemnisation, au FIPOL de 1992, pourrait atteindre environ 10,5 millions de dollars.

La Caisse d'indemnisation a également l'obligation de payer des contributions courantes au Fonds général du FIPOL de 1992 et pour d'autres sinistres majeurs couverts par le FIPOL de 1992, ayant eu lieu après le 29 mai 1999. Toutefois, le Canada n'a aucune obligation envers le Fonds de 1992 pour des sinistres ou des frais d'administration s'étant produits avant le 29 mai 1999.

7. Résumé de l'état financier

Au cours de l'exercice financier 1999-2000, la Caisse d'indemnisation, a, selon les directives ou à la demande de l'Administrateur, versé par prélèvement sur la Caisse :

a) conformément aux dispositions des articles 706 et 707 de la Loi, la somme totale de : 450 628,22$ comprenant les frais et les débours suivants :

Honoraires de l'Administrateur	97 900,00$
Frais de justice ou de consultation	42 734,50$
Services d'experts	117 062,30$
Services de secrétaire	49 583,65$
Frais de déplacement et de réceptions	55 937,88$
Frais d'imprimerie	15 583,48$
Frais d'occupation des lieux	54 961,02$
Frais de bureau	16 865,39$
	450 628,22$

b) conformément aux dispositions des articles 710 et 711 de la Loi, l'Administrateur a réglé les demandes d'indemnisation canadiennes, pour un montant de 572 920,72$.

c) conformément aux dispositions de l'alinéa 711(3) c) de la Loi, l'Administrateur a recouvré la somme de 100 000,00$ représentant le montant d'argent payé précédemment par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, à la suite du sinistre de l'*Irving Whale* et également 850,00$ représentant la somme d'argent payée précédemment par prélèvement sur la Caisse, à la suite du sinistre du *Le Barachois.*

d) conformément aux dispositions de l'Article 701 de la Loi, l'Administrateur a ordonné le versement de la somme de 273 807,10$, prélevée sur la Caisse d'indemnisation, au titre des contributions au FIPOL de 1971, tel que prévu aux Articles 10 et 12 de la Convention de 1971, portant création du Fonds :

Le montant ci-dessus versé au FIPOL se répartit comme suit :

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Osung No. 3* -	395 213,11$
Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* -	74 835,21$
Crédit – Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Haven*	- 196 241,22$
	273 807,10$

Au cours de l'exercice financier faisant l'objet de ce rapport, les intérêts portés au crédit de la Caisse d'indemnisation se sont élevés à 16 252 810,58$.

Au 31 mars 2000, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à 295 522 358,23$.

Appendice A : Le Régime d'indemnisation International

Le Canada est un Etat contractant au régime international actuel, destiné à indemniser les demandeurs pour des dommages dus à la pollution causée par des rejets provenant de pétroliers, comme le prévoient les Conventions adoptées sous les auspices de l'OMI.

La CRC

La CRC de 1969 et celle de 1992 régissent la responsabilité civile des propriétaires de pétroliers, pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire a normalement le droit de limiter sa responsabilité à un montant qui est lié à la jauge de son navire. L'argent servant à indemniser provient des assurances (Club P&I).

Aux termes des dispositions de la CRC, le propriétaire du navire est déchu de son droit de limiter sa responsabilité si l'événement qui s'est produit, résulte de sa faute personnelle. La jurisprudence offre de raisonnables perspectives en privant de son droit, le propriétaire du navire, de limiter sa responsabilité dans le cadre de cette disposition.

Aux termes des dispositions de la CRC de 1992, les demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution ne peuvent être déposées que contre le propriétaire enregistré du navire-citerne ou de son assureur. Le propriétaire du navire est déchu de son droit de limiter sa responsabilité, seulement s'il est prouvé que le dommage par pollution découle d'un acte ou d'une omission personnel de sa part, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Cette nouvelle disposition rend donc presqu'impossible de priver de son droit, le propriétaire du navire, de limiter sa responsabilité. La limite de responsabilité du propriétaire du navire est plus élévée dans la CRC de 1992 que dans la CRC de 1969.

L'illustration 1, Appendice « D » montre les limites de responsabilité

Conventions sur le FIPOL

Aux termes des dispositions des Conventions du FIPOL qui mutualisent le risque de pollution, par les hydrocarbures, causée pai des navires-citernes, le FIPOL paie une couverture d'indemnisation supplémentaire aux victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans les Etats contractants au FIPOL qui ne peuvent obtenir une indemnité complète, pour des dommages prévus dans la CRC appropriée. Les Conventions sur les FIPOLs de 1971 et de 1992 sont complémentaires à la CRC de 1969 et à la CRC de 1992, respectivement. L'argent provient des contributions perçues rétroactivement auprès des réceptionnaires d'hydrocarbures dans les Etats contractants. Le Canada fait exception car c'est la Caisse d'indemnisation qui paie au FIPOL toutes les contributions canadiennes.

Les indemnités payables par le FIPOL de 1971, pour tout événement, sont limitées à 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (soit environ 120 millions de $) y compris la somme réellement payée par le propriétaire du navire ou son assureur conformément aux dispositions de la CRC de 1969.

L'illustration 1, Appendice « D », montre les indemnités disponibles provenant du FIPOL.

Etats contractants

Au 24 mars 2000, les Etats contractants à la CRC de 1969 et à la Convention de 1971 figurent sur la liste de l'Appendice « E » et de l'Appendice « F ».

Changements principaux

Dans la CRC de 1992 et la Convention du FIPOL de 1992, les principes sous-jacents restent. Les principaux changements apportés par les Protocoles de 1992 sont indiqués à l'Appendice « D ».

Appendice B : FIPOL de 1971 – Sessions du Comité exécutif et de l'Assemblée

61e session du Comité exécutif – 27 au 29 avril 1999

La 61e session du Comité exécutif s'est réunie sous la présidence de M. Alfred Popp c.r. (Canada). En plus des autres points inscrits à l'ordre du jour, le Comité exécutif a examiné de nombreuses demandes d'indemnisation de sinistres exceptionnels, comprenant les sinistres majeurs suivants :

Haven (1991)

Le navire-citerne chypriote *Haven* (109 977 tonneaux de jauge brute) a pris feu, a subi une série d'explosions et a coulé dans le golfe de Gênes (Italie). Le navire était chargé d'environ 144 000 tonnes de pétrole brut. Une quantité importante d'hydrocarbures a dérivé vers la côte et a pollué les plages en Italie, en France et à Monaco.

Les principaux éléments les plus difficiles à régler étaient ceux des demandes privées d'indemnisation pour le nettoyage, les dommages aux propriétés et le manque à gagner pour la pêche et pour les industries touristiques. Comme il a été indiqué dans le rapport annuel 1998-1999 de la Caisse d'indemnisation, le 4 mars 1999, l'Etat italien, le propriétaire du navire, le Club P&I du RU et le FIPOL de 1971 avaient signé un accord pour un règlement global des questions non résolues. La délégation italienne a avisé le Comité exécutif que l'accord avait été rendu totalement opposable au Fonds et applicable par enregistrement devant la cour des comptes (Corte dei Conti) et que des démarches seraient entreprises pour le rendre applicable très prochainement. Le solde devant être payé par le FIPOL de 1971, à l'Italie est d'environ 24,3 millions de £.

Aegean Sea (1992)

Le minéralier-vraquier-pétrolier grec *Aegean Sea* (57 801 tonneaux de jauge brute) s'est échoué au large de la côte, au nord-ouest de l'Espagne. Le navire transportait environ 80 000 tonnes de pétrole brut. Après un grave incendie à bord, le navire fut déclaré perte totale. De vastes opérations de nettoyage ont été menées en mer et à terre.

L'une des questions majeures est le partage des responsabilités entre l'Etat espagnol, le propriétaire du navire, le Club P&I du RU et le FIPOL de 1971. Les négociations se poursuivent entre le FIPOL de 1971 et le gouvernement espagnol, concernant les demandes d'indemnisation considérables présentées par le secteur privé et le secteur de la pêche. Pour continuer à réaliser des progrès constructifs en vue de résoudre les questions non résolues et à conclure un accord définitif avec l'Espagne, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à conclure un accord avec l'Espagne en prolongeant la période permettant au FIPOL de 1971 d'exercer une action récursoire. Dans l'intervalle, le FIPOL de 1971 continue à protéger ses droits légaux. Si ce cas n'est pas réglé, cela risque d'éterniser le FIPOL de 1971 pour encore de nombreuses années.

Braer (1993)

Le navire-citerne libérien *Braer* (44 989 tonneaux de jauge brute) s'est échoué au sud des îles Shetland et par la suite fut déclaré perte totale. Le navire transportait 84 000 tonnes de pétrole brut de la mer du Nord. Sa cargaison et ses soutes se déversèrent dans la mer.

Des demandes d'indemnisation considérables sont déposées devant les tribunaux. Elles

découlent de la fermeture des pêches, des dommages aux propriétés, à l'agriculture et aux activités touristiques. Le FIPOL de 1971 a effectué des paiements anticipés complets de quelques demandes d'indemnisation, sans faire de paiement au prorata. Par conséquent, il y a un risque de voir que le montant total des demandes d'indemnisation, évaluées, non réglées, puisse excéder la limite de responsabilité du FIPOL de 1971. Il n'existe aucune disposition dans la Convention pour remédier à cette situation.

Keumdong No 5 (1993)

La barge coréenne *Keumdong No. 5* (481 tonneaux de jauge brute) et un autre navire se sont abordés au large de la côte de la République de Corée. Une quantité de fuel-oil lourd estimée à 1 280 tonnes, s'est répandue. Ce fait entraina des demandes d'indemnisation considérables de la part des industries du secteur de la pêche et de l'aquaculture.

Le Comité exécutif a contesté les conclusions du tribunal coréen de première instance. Il en a conclu que le montant arbitraire accordé par le tribunal pour « des douleurs et des souffrances » et que les sommes versées à des pêcheurs ne possédant pas de permis de pêche étaient contraires à la politique du FIPOL de 1971. Le Comité exécutif, appuyé par la délégation canadienne, a demandé à l'Administrateur de faire appel des conclusions du tribunal.

Sea Prince (1995)

Le navire-citerne chypriote *Sea Prince* (144 567 tonneaux de jauge brute) s'est échoué près de la République de Corée. Environ 5 000 tonnes de brut d'Arabie se sont déversées à la suite de l'échouement. Des demandes d'indemnisation considérables ont été reçues pour le nettoyage du déversement, pour des activités touristiques, des activités de pêche et des opérations d'assistance.

La question primordiale qui se posait au Comité exécutif était de savoir si oui ou non les demandes d'indemnisation des associations locales de pêche et du Club P&I, étaient frappées de prescription.

Au cours des débats, la délégation canadienne a suggéré que la question de la prescription devrait être soumise à un tribunal coréen ou à une arbitration obligatoire. Sur les conseils de l'Administrateur et des avocats coréens respectifs du FIPOL de 1971 et du Club P&I du RU, le Comité exécutif décida que les demandes d'indemnisation en questiton, devraient être considérées comme n'étant pas frappées de prescription. La délégation canadienne a soumis un exposé qui doit être consigné dans le Registre des décisions, expliquant les raisons de sa prise de position regardant cette question.

Sea Empress (1996)

Le navire-citerne *Sea Empress* (77 356 tonneaux de jauge brute) transportant 130 000 tonnes de pétrole brut, s'est échoué aux approches de Milford Haven au sud-ouest du Pays de Galles. Il a été estimé qu'environ 72 000 tonnes de brut se sont déversées à la suite de ce sinistre.

L'Administrateur a avisé le Comité exécutif qu'il estimait que 40 millions de £ semblaient être le volume maximum des risques à couvrir. L'Administrateur continue à examiner la possibilité d'une action recursoire. Le Comité exécutif a considéré la question de savoir si oui ou non et s'il en est ainsi, jusqu'à quel point, les activités des services d'urgence (par exemple, les sapeurs-pompiers du comté) pouvaient être considérées comme répondant à la définition de « mesures de sauvegarde ».

***Nakhodka* (1997)**

Le navire-citerne russe *Nakhodka* (13 159 tonneaux de jauge brute) qui transportait 19 000 tonnes de fuel-oil intermédiaire, s'est cassé en deux, au cours d'une violente tempête, dans la mer du Japon. Le sinistre a causé aux pêcheurs japonnais d'énormes dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Le Comité exécutif a décidé de maintenir le niveau des paiements à 60 pour cent du montant des dommages réellement subis.

Le Comité exécutif a approuvé le paiement d'une demande d'indemnisation présentée pour une campagne de promotion destinée à prévenir et à atténuer les pertes de ventes de poisson provenant de la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures.

La délégation des observateurs japonais a souligné l'importance pour l'Administrateur de prendre des dispositions pour intenter une possible action récursoire, dans un proche avenir.

***Nissos Amorgos* (1997)**

Le navire-citerne grec *Nissos Amorgos* (50 563 tonneaux de jauge brute) qui transportait 75 000 tonnes de brut du Venezuela, s'est échoué dans le chenal de Maracaibo dans le Golfe du Venezuela. Le propriétaire du navire s'est réservé le droit d'obtenir l'exonération de sa responsabilité pour ce sinistre, en raison d'une prétendue négligence d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable des aides à la navigation.

La délégation canadienne appuya les instructions données à l'Administrateur d'invoquer la négligence concurrente en tant que moyen de défense, contre la demande présentée par le gouvernement vénézuélien, si cela était nécessaire pour protéger les intérêts du FIPOL de 1971. Le Comité exécutif a considéré la question de savoir si oui ou non le FIPOL de 1971 devrait payer le solde des montants établis d'une demande d'indemnisation, contre une garantie bancaire, quand bien même les paiements seraient répartis au prorata, à moins de 100 pour cent des demandes d'indemnisation évaluées.

62e session du Comité exécutif du 19 au 22 octobre 1999

La 62e session du Comité exécutif s'est tenue sous la présidence de M. Matteo Baradà (Italie). Le Comité exécutif a examiné les récents progrès réalisés concernant des événements impliquant le FIPOL de 1971 et il a pris en considération d'autres demandes d'indemnisation et questions non résolues qui exigeaient que soit prise une décision, tel que :

- Le cas du *Haven* pour lequel toutes les actions en justice devant les tribunaux italiens ont été retirées.
- Le sinistre de l'*Aegean Sea,* pour lequel des efforts sont concentrés, sur l'examen des documents déposés par le gouvernement espagnol, en vue d'arriver à des accords globaux, permettant de régler toutes les questions restantes.
- Le sinistre du *Braer* pour lequel d'autres paiements d'indemnités demeurent en suspens du fait que le montant total des demandes d'indemnisation excède le montant maximum disponible.
- Le sinistre du *Sea Empress*, pour lequel le Comité exécutif a décidé d'intenter une action récursoire contre les autorités du port de Milford Haven, du fait qu'il semble que les normes appliquées en matière de formation et de délivrance des permis à Milford Haven sont inadéquates.

- Le sinistre du *Nissos Amorgos,* pour lequel le Comité exécutif a décidé qu'il était prématuré de prendre une décision sur les questions ayant un rapport avec le sinistre et la négligence concurrente, de la sorte, de plus amples investigations seront conduites en coopération avec le propriétaire du navire et le Club P&I Gard.

Session de la 22e Assemblée – du 19 au 22 octobre 1999

Il n'y avait pas assez d'Etats contractants présents pour constituer un quorum pour la 22e Assemblée. Par conséquent, conformément à la Résolution No. 13, c'est le Comité exécutif qui a examiné les questions inscrites à l'ordre du jour de l'Assemblée. Il est à prévoir que d'ici l'automne prochain, il sera impossible pour le Comité exécutif lui-même de constituer un quorum. Dans cette éventualité, les organes directeurs, seront absorbés par le nouvel organisme, appelé Conseil Administratif.

Rapport du vérificateur pour l'exercice financier 1998

Le représentant du Commissaire aux comptes, M. Martin Sinclair, a attiré l'attention sur le fait que pour la première fois depuis 1991, le rapport du vérificateur ne contenait aucune réserve. Ceci était dû au fait que toutes les demandes d'indemnisation et les dépenses nées du sinistre de l'*Haven*, avaient été réglées.

Le représentant du vérificateur a fait une ferme recommandation, à l'intention du Comité exécutif, de prendre en considération en définitive le besoin de nommer un liquidateur pour le FIPOL de 1971. Dans le contexte de la liquidation du FIPOL de 1971, l'Administrateur a noté, *inter alia* (entre autres) que la loi anglaise sur la faillite ne s'appliquait pas mais l'Assemblée pourrait s'en inspirer. Le Comité exécutif a approuvé les comptes du FIPOL de 1971 pour l'exercice financier courant du 1er janvier au 31 décembre 1998.

Nomination de l'Administrateur

Le Comité exécutif a pris note de la décision de l'Assemblée du FIPOL de 1992 – prise à sa 4e session extraordinaire – de nommer l'Administrateur actuel, M. Måns Jacobsson, Administrateur du FIPOL de 1992 pour un autre mandat de cinq ans.

En outre, il a été noté que l'Assemblée du FIPOL de 1992 avait décidé que l'Administrateur du FIPOL de 1992 devrait être autorisé à exercer les fonctions d'Administrateur du FIPOL de 1971.

Le Comité exécutif a noté que par suite des dispositions prises ci-dessus, M. Måns Jacobsson occupera le poste d'Administrateur du FIPOL de 1971 pour un mandat de cinq ans, prenant effet le 1er janvier 2000.

Rapport sur la situation des contributions

En tant que contributions annuelles au Fonds général et au Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* en 1998, payables au 1er février 1999, les levées de contributions mises en recouvrement se sont élevées respectivement à 1,4 millions de £ et à 7,5 millions de £.

Le Comité exécutif a noté que plus de 90 pour cent des contributions annuelles pour 1998, avaient été payées.

En ce qui concerne la non-soumission de rapports sur les hydrocarbures, il a été noté que 32 Etats contractants n'avaient pas soumis de rapports sur les hydrocarbures pour l'année 1998. L'Administrateur poursuit ses efforts pour obtenir de la part de ces 32 Etats, des rapports sur les hydrocarbures.

Appendice C : Le FIPOL de 1992 – Sessions du Comité exécutif et de l'Assemblée

Au cours de l'année, le Comité exécutif du FIPOL de 1992, a tenu quatre sessions. Les 3e, 4e, 5e et 6e sessions se sont tenues sous la présidence du Professeur Lee Sik Chai (République de Corée). La 4e Assemblée s'est tenue sous la présidence de M. Coppolani (France).

3e session du Comité exécutif – 27 au 29 avril 1999

En ce qui concerne le sinistre du *Nakhodka*, le Comité exécutif du FIPOL de 1992 a adopté les décisions auxquelles était parvenu le Comité exécutif du FIPOL de 1971 lors de sa 61e session. Ces deux sessions s'étaient tenues simultanément.

Des débats supplémentaires s'étaient concentrés sur les propositions de changements organisationnels au sein du secrétariat. Par exemple de nouveaux bureaux convenant au Fonds, sont activement recherchés. En outre, le Statut actuel de la Convention sur le Fonds de 1992 a été traité.

Actuellement 12 Etats ont déposé des instruments d'adhésion à la Convention du Fonds de 1992. Au 15 avril 2000, ceci portera à 43, le nombre d'Etats contractants.

4e et 5e sessions du Comité exécutif – 20 au 22 octobre 1999

Le Comité exécutif a examiné plusieurs cas, impliquant le FIPOL de 1992. Le premier sinistre s'est produit en Allemagne. Les autorités allemandes ont engagé des poursuites judiciaires contre le propriétaire dont le navire est suspecté d'être responsable du déversement de pétrole brut de 1996. Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de suivre de près les procédures judiciaires et de prendre des mesures pour protéger les intérêts du Fonds.

Deuxièmement, la prise en considération du cas du sinistre du *Nakhodka* se poursuit. Le paiement total des demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Nakhodka*, pourrait prochainement atteindre le montant maximum payable par le FIPOL de 1971. Lorsque le maximum sera atteint, le FIPOL de 1992 commencera à effectuer le paiement. La Caisse d'indemnisation n'est responsable que pour le Fonds de 1971.

Des débats ont suivi, au sujet du sinistre récent dans lequel le navire-citerne italien *Laura D'Amato* a déversé environ 250 tonnes de pétrole brut léger, alors qu'il déchargeait sa cargaison à un terminal pétrolier de Sydney (Australie) près de Harbour Bridge et d'Opera House.

Au cours de la 5e session du Comité exécutif, il a été décidé de convoquer une réunion en février 2000, s'il y a lieu, en vue de prendre en considération certaines questions, découlant du sinistre de l'*Erika* qui s'est produit en décembre 1999, dans le Golfe de Gascogne. Ce sinistre était un sinistre majeur au cours duquel des hydrocarbures lourds avaient pollué les côtes françaises.

4e session de l'Assemblée – 18 au 22 octobre 1999

A l'unanimité l'Assemblée a nommé l'Administrateur actuel, M. Måns Jacobsson, pour occuper le poste d'Administrateur du Fonds de 1992 pour un autre mandat de cinq ans – son quatrième mandat consécutif.

En plus des questions administratives et autres points à l'ordre du jour (par exemple les états financiers, le rapport et l'opinion du vérificateur) les membres de l'Assemblée ont débattu de 10 événements différents, de déversements d'hydrocarbures, ayant donné lieu à des demandes d'indemnisation actuelles et éventuelles déposées contre le FIPOL de 1992.

Définition d'hydrocarbures donnant lieu à contribution

La liste des hydrocarbures donnant lieu à contribution a été examinée. Les débats se sont surtout portés sur les émulsions bitumineuses, connues dans l'industrie pétrolière sous le nom « d'orimulsion ». C'est un combustible employé essentiellement par les compagnies produisant de la chaleur et de l'énergie.

Par exemple, au Canada, la Société d'énergie du Nouveau Brunswick est une consommatrice de combustible appelé « orimulsion ». Les délégués ont noté qu'il existait un certain nombre de produits semblables à l'orimulsion, également employés pour produire de la chaleur et de l'énergie. Ils ont décidé que ces produits devraient aussi être ajoutés à la liste des « hydrocarbures donnant lieu à contribution ». A la suite de ces débats, ces produits seront donc connus sous le terme générique d'« émulsions bitumineuses ou émulsions à base de fuel-oil ». De plus, il a été décidé qu'il n'y avait pas lieu de prévoir de déduction pour la teneur en eau de ces produits dans le calcul des contributions.

Rapport sur les activités du second groupe de travail intersessions

Le groupe de travail a donné un compte-rendu concernant deux questions relatives à la définition du terme « navire » telle qu'énoncée dans la CRC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du FIPOL. Tout d'abord, le groupe de travail a discuté les circonstances dans lesquelles un navire-citerne à l'état lège relèverait de la définition du terme « navire ». Secondement, il a traité la question de savoir dans quelle mesure les Conventions sur le FIPOL de 1992, s'appliqueraient aux unités flottantes de stockage (UFS) et aux unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (UFPSD).

Définition du terme "navire"

Le groupe de travail est parvenu à la conclusion qu'un navire-citerne à l'état lège relève de la définition du terme « navire », lorsqu'il effectue un voyage suivant le transport d'une cargaison d'hydrocarbures persistants. Toutefois, un navire-citerne à l'état lège ayant transporté une cargaison d'hydrocarbures persistants, ne relève pas du champ d'application de la définition s'il était établi qu'il n'y avait pas à bord de résidus d'un tel transport.

Après débat, l'Assemblée a invité l'Administrateur à examiner la question plus avant, en convoquant une réunion d'une journée, en avril 2000.

Unités flottantes de stockage (UFS) et unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (UFPSD)

Le groupe de travail a conclu également dans son compte-rendu que pour être couvert par les Conventions de 1992, un engin exploité au large devrait être considéré comme étant un « navire », uniquement lorsqu'il transporte des hydrocarbures à l'occasion d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé en dehors du gisement pétrolier dans lequel il est normalement exploité. Un engin exploité au large ne relève pas du champ d'application des Conventions lorsqu'il quitte un gisement pétrolier pour des raisons liées à l'exploitation ou simplement pour cause d'intempéries.

L'Assemblée a décidé de faire siennes les conclusions du groupe de travail relatives à l'applicabilité des Conventions de 1992, aux engins exploités au large.

Il paraît que l'utilisation d'un UFS, n'est pas envisagée au Canada, à l'heure actuelle. Toutefois, au cours de l'année 2001, le premier UFPSD sera basé dans le champ pétrolifère Terra Nova, au large de Terre-Neuve.

6e session du Comité exécutif – 15 février 2000

La 6e session du Comité exécutif du Fonds de 1992 s'est réunie à la requête de la France. Le but de cette réunion était de traiter les questions entourant les rejets considérables provoqués par le naufrage du navire-citerne *Erika*.

Erika (1999)

Le 12 décembre 1999, le navire-citerne maltais, chargé, *Erika* (19 666 tonneaux de jauge brute) s'est cassé en deux dans le Golfe de Gascogne (France). Les deux sections, avant et arrière ont coulé par des fonds d'environ 100 mètres d'eau. Environ 14 000 tonnes d'hydrocarbures lourds se sont déversées. Environ 14 600 tonnes d'hydrocarbures sont restées dans l'épave, réparties entre la partie avant et la partie arrière.

La côte française a été polluée par des hydrocarbures lourds émulsionnés, venus s'échouer sur le littoral le jour de Noël. Les autorités ont pris la direction des opérations de nettoyage, impliquant jusqu'à 5 000 personnes, à l'oeuvre le long de 400 kilomètres de côte. Les répercussions de la pollution se sont faites sentir dans les secteurs suivants:

- les industries de la pêche, de la pisciculture et de l'élevage des crustacés
- l'industrie touristique
- l'environnement naturel (par exemple des dizaines de milliers d'oiseaux de mer, y compris des espèces rares et protégées ont été mazoutés et des milliers d'autres sont morts).

La marine nationale française a récupéré 1 100 tonnes d'hydrocarbures en mer et à la mi-février 2000, environ 120 000 tonnes de déchets avaient été recueillis sur les plages et le littoral. Les plongeurs de la marine nationale sont en train d'inspecter les deux parties coulées de l'épave. Lorsque les inspections seront finalement achevées, les autorités étudieront les différents moyens de pomper les hydrocarbures lourds restant dans l'épave. L'objectif d'ensemble est d'enlever pendant l'été, les hydrocarbures encore dans l'épave.

Le Comité exécutif a considéré qu'il y avait un réel risque que le montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre puisse dépasser le montant d'indemnisation disponible aux termes de la Convention sur le Fonds. La limite du FIPOL de 1992 est de 135 million de DTS, soit environ 270 millions de dollars canadiens.

Le Comité exécutif n'a pas été en mesure de faire une estimation sérieuse des montants des demandes d'indemnisation établies. Par conséquent, il a été décidé que le pouvoir de l'Administrateur d'effectuer des paiements serait limité temporairement à des paiements provisoires afin d'atténuer des épreuves financières excessives. Le total de tels paiements ne doit pas être supérieur à 6 millions de DTS, soit environ 12 millions de dollars canadiens. Le Comité exécutif a également décidé que seules les Conventions du Fonds de 1992 étaient applicables au sinistre de l'*Erika*. Une session extraordinaire du FIPOL de 1992 était programmée pour le 3 avril 2000. Ensuite, l'Assemblée prendra en considération de savoir si oui ou non, il faudrait procéder à une levée de contributions spéciale pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*, payable au cours de la seconde moitié de l'an 2000, de façon à permettre au FIPOL de 1992, de faire de rapides paiements d'indemnités.

Révisions des limites maximales d'indemnisation prévues dans les Conventions de 1992

La délégation du RU a demandé officiellement que l'Assemblée du FIPOL de 1992 inclut, dans son ordre du jour de sa session extraordinare devant se tenir en avril 2000, la question du relèvement des limites d'indemnisation telles qu'énoncées dans les Conventions de 1992.

De nombreuses délégations ont appuyé la proposition du RU. Elles ont attiré l'attention sur le fait que la décision sur la modification aux limites d'indemnisation, appartenait au Comité juridique de l'OMI.

Appendice D : Changements apportés par les Protocoles de 1992

- Une limite de responsabilité spéciale pour les propriétaires de petits bâtiments et un relèvement substantiel des montants de responsabilité. La limite est de 5,87 millions de dollars pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités de compte, allant en augmentant selon une progression linéaire jusqu'à 16,87 millions de dollars pour des navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 120 000 unités de compte.

- Un relèvement de l'indemnité maximale payable par le FIPOL de 1992, plafonnée à sa limite de responsabilité.

- Une procédure simplifiée pour relever les montants des limites de responsabilité, dans les deux conventions, à la suite d'une décision prise à la majorité des Etats contractants aux Conventions.

- Le champ d'application géographique des deux Conventions est étendu à la zone économique exclusive ou à une zone équivalente d'un Etat contractant.

- Sont couverts, les dommages par pollution causée par des déversements de combustible de soutes et par des résidus de cargaisons provenant de navires-citernes à l'état lège accomplissant un voyage après le transport d'une cargaison d'hydrocarbures.

- Les dépenses encourues au titre de mesures de sauvegarde ouvrent droit à un remboursement, même s'il ne s'est pas produit de déversements d'hydrocarbures, sous réserve qu'il y ait eu une menace grave et imminente de dommages par pollution.

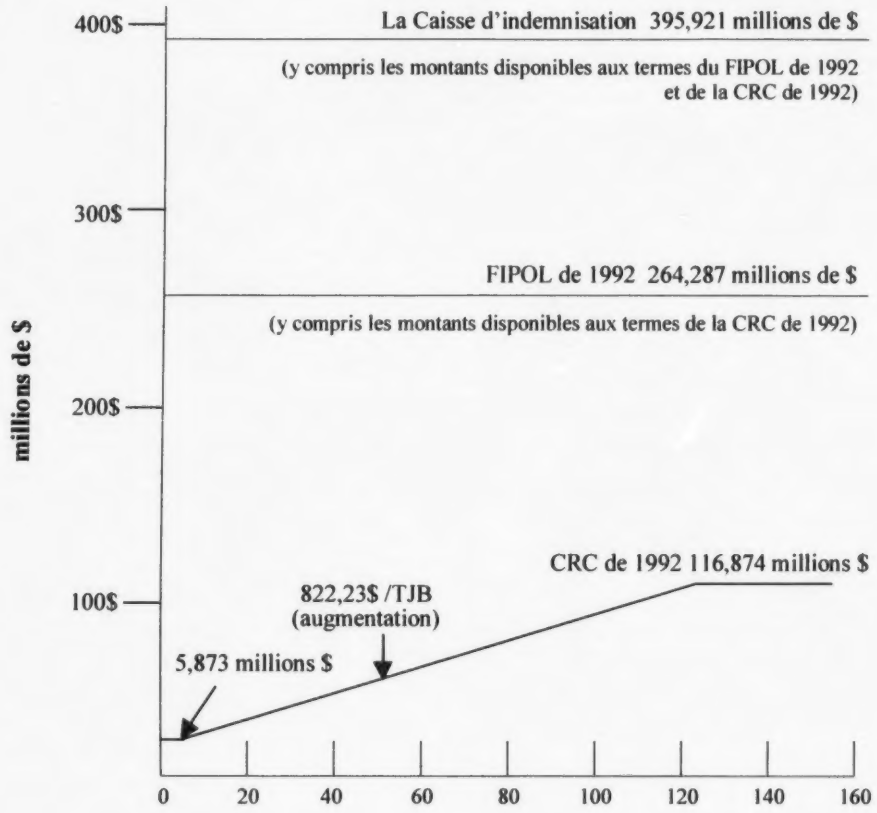
- Une nouvelle définition de dommage par pollution retient le libellé original de la CRC de 1969 et de la Convention de 1971 sur le FIPOL, en y ajoutant une phrase afin de bien préciser que s'agissant de dommages causés à l'environnement, seuls les frais encourus pour des mesures raisonnables prises réellement pour remettre en état l'environnement pollué, sont inclus dans le concept de dommage par pollution.

- Conformément aux dispositions de la CRC de 1969, le propriétaire d'un navire ne peut pas limiter sa responsabilité si l'événement qui s'est produit, résulte de sa faute personnelle. Toutefois, aux termes de la Convention de 1992, le propriétaire du navire n'est déchu du droit de limiter sa responsabilité que s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

- Aux termes de la CRC, les demandes d'indemnisation pour dommages par pollution ne peuvent être formées qu'à l'encontre du propriétaire officiel du navire-citerne en cause. Cela n'empêche pas les victimes de demander réparation en dehors du cadre de la CRC, auprès des personnes autres que le propriétaire du navire. Toutefois, la CRC de 1969 interdit l'introduction de demandes d'indemnisation contre les préposés ou mandataires du propriétaire du navire. La CRC de 1992 fait de même, mais interdit également l'introduction de demandes d'indemnisation contre le pilote, l'affréteur (y compris un affréteur coque nue), l'exploitant ou l'opérateur du navire, ou bien contre toute personne qui est intervenue dans des opérations d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde.

Limites de responsabilité actuelles et d'indemnisation pour des rejets provenant de pétroliers au Canada

En fonction de la valeur du DTS[1] au 1er avril 2000



Unités de Jauge de responsabilité des navires – en Milliers de tonneaux
(CRC de 1992 – Tonneaux de Jauge brute)

(1) La valeur du DTS au 1er avril 2000, était d'environ 1,957$. Cette valeur réelle est répercutée à l'illustration 1 ci-dessus et partout ailleurs à l'Appendice « D ». Pour plus de commodité, partout ailleurs dans le rapport, les calculs sont fondés sur le DTS ayant une valeur nominale de 2$.

Illustration 1

L'illustration 1 montre les limites de responsabilité actuelles et les indemnités disponsibles aux termes de la CRC de 1992, la Convention de 1992 sur le FIPOL et la Caisse d'indemnisation pour des rejets d'hydrocarbures provenant de pétroliers au Canada, y compris la mer territoriale et la zone économique exclusive. Grâce à la Caisse d'indemnisation, le Canada dispose d'une couverture supplémentaire, sans compter celle disponible aux conditions des Conventions internationales.

Appendice E :

Etats contractants à la fois au Protocole de 1992 à la Convention sur la Responsabilité civile et au Protocole de 1992 sur la Convention du FIPOL
Au 24 mars 2000

43 Etats à l'égard desquels le Protocole sur le Fonds est en vigeur (et qui sont donc des Etats contractant au FIPOL de 1992)		
Algérie	Finlande	Oman
Allemagne	France	Panama
Australie	Grèce	Pays-Bas
Bahamas	Grenade	Philippines
Bahrein	Îles Marshall	Royaume-Uni
Barbade	Irlande	République de Corée
Belgique	Islande	Singapour
Belize	Jamaique	Sri Lanka
Canada	Japon	Suède
Chine (région administrative spéciale de Hong Kong)	Lettonie	Tunisie
Croatie	Libéria	Uruguay
Chypre	Mexique	Vanuatu
Danemark	Monaco	Venezuela
Émirats Arabes Unis	Norvège	
Espagne	Nouvelle-Zélande	

12 Etats qui ont déposé un instrument d'adhésion mais pour lesquels le Protocole au FIPOL n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée	
République Dominicaine	24 juin 2000
Seychelles	23 juillet 2000
Italie	16 septembre 2000
Fidji	30 novembre 2000
Maurice	6 décembre 2000
Tonga	10 décembre 2000
Pologne	21 décembre 2000
Les Comores	5 janvier 2001
Malte	6 janvier 2001
Kenya	2 février 2001
Trinidad et Tobago	6 mars 2001
Fédération de Russie	20 mars 2001

Appendice F :

Etats contractants à la fois à la Convention de 1969 sur la Responsabilité civile et à la Convention de 1971 sur le FIPOL
Au 24 mars 2000
(et qui sont donc des Etats contractants au FIPOL de 1971)

33 Etats contractants à la Convention de 1971 sur le FIPOL		
Albanie	Gambie	Mozambique
Antigua et Barbuda	Gabon	Nigeria
Bénin	Ghana	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Brunei Darussalam	Guyane	Portugal
Cameroun	Inde	Qatar
Colombie	Kenya	République Arabe Syrienne
Côte d'Ivoire	Kowaït	Saint Kitts et Nevis
Djibouti	Malaisie	Sierra Leone
Émirats Arabes Unis	Maldives	Slovenie
Estonie	Maroc	Tuvalu
Fédération de Russie	Mauritanie	Yougoslavie

9 Etats contractants à la Convention de 1971 sur le FIPOL qui ont déposé un instrument de dénonciation qui prendra effet à la date indiquée	
Panama	11 mai 2000
Seychelles	23 juillet 2000
Italie	8 octobre 2000
Fidji	30 novembre 2000
Maurice	6 décembre 2000
Tonga	10 décembre 2000
Pologne	21 décembre 2000
Malte	6 janvier 2001
Islande	10 février 2001